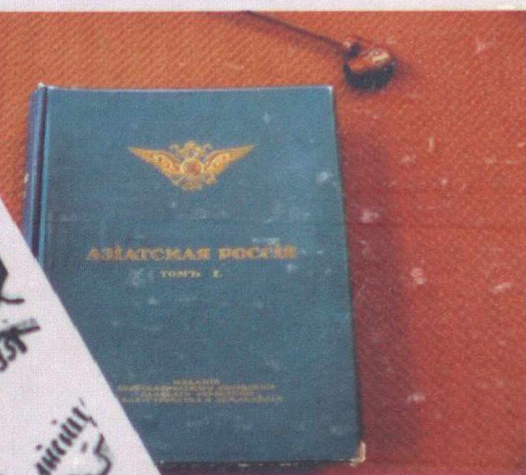


О. Н. КАТИОНОВ

# Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XX вв.



УДК 947+947(541)

ББК 63

К 294

Издание подготовлено при финансовой поддержке администрации Новосибирской области в рамках конкурса социально значимых проектов 2008 г. и спонсорской помощи предпринимателя Тютюнникова Сергея Васильевича. Часть исследования выполнена в рамках проекта Российского гуманитарного научного фонда 2007–2009 гг. «Изучение и каталогизация рукописных карт Сибири XVII–XIX вв.» (№ 07-01-00429а).

**Рецензенты:**

доктор исторических наук, профессор Томского государственного университета

*В. П. Зиновьев;*

доктор исторических наук, профессор Новосибирского государственного университета

*М. В. Шиловский;*

доктор исторических наук, профессор Омского государственного педагогического университета

*В. Н. Худяков*

**К 294 Катюнов, О. Н.**

Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв.: монография / О. Н. Катюнов; под ред. д-ра ист. наук, проф. Е. И. Соловьёвой. – 2-е изд., перераб. и доп. – Новосибирск: Изд. НГПУ, 2008. – 372 с.

**ISBN 978-5-85921-694-9**

Исследованы история возникновения, строительства, содержания, а также правового статуса Московско-Сибирского тракта в XVIII – начале XX вв., его эксплуатация населением, занятия притрактового жителей (ямская гоньба, гужевой и легкой извоз, сельское хозяйство, промыслы, связанные с извозом); этапирование ссыльных; социальные процессы, происходившие в зоне влияния тракта и элементы быта притрактового населения (одежда, жилище, пища); место тракта в сухопутной транспортной системе Сибири.

Книга суммирует результаты, достигнутые в изучении истории Московско-Сибирского тракта, в области его картографического, визуального изображения современниками: картографами, землемерами, исследователями, чиновниками, художниками, фотографами, краеведами, путешественниками и др. Обобщены разнообразные источники для отображения тракта в образном представлении современного читателя.

Книга адресована всем интересующимся историей своей родины – Сибири. Автор благодарит доцентов Мжельскую Татьяну Владимировну и Дуракова Игоря Альбертовича, а также учителей Щетинина Валерия Иосифовича и Катюнову Нину Николаевну за помощь в подготовке издания.

**ISBN 978-5-85921-694-9**

**УДК 947+947(541)**

**ББК 63.3(2)0,02+63,3(2P5),02**

© ГОУ ВПО «Новосибирский государственный педагогический университет», 2008

© Катюнов О. Н., 2008



## ВВЕДЕНИЕ

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

В мировой исторической науке пути сообщения и транспорт – объекты постоянного внимания<sup>1</sup>. Данные сюжеты традиционно входят в сферу пристального интереса отечественных историков<sup>2</sup>.

Изучение проблемы развития экономики в Сибири невозможно без детального рассмотрения роли путей сообщения, проложение которых в новые районы втягивало эти районы в товарно-денежные отношения, уничтожало в них дикость, патриархальщину, способствовало развитию промышленности, торговли и политической централизации. Влияние процессов, происходивших в трактовых селениях, на общую картину социальных изменений в Сибири требует изучения роли Московско-Сибирского тракта в хозяйственной деятельности притрактового населения. Социально-экономические явления в зоне влияния тракта позволяют понять и сложность, и простоту их развития, увидеть воздействие торгового капитала на развитие сибирской притрактовой деревни. Тракт обслуживал интересы государства, торгово-промышленного капитала и местного населения. Актуальным является вопрос о характере сибирской гоньбы, ее самоорганизации. История сибирских ямщиков как сословия, выполнявшего назначенную ему государством функцию ямской гоньбы, в исследованиях рассматривалась только в рамках XVII в.<sup>3</sup>, что актуализирует необходимость наполнения ее новыми фактами и обобщениями.

Помимо всего, тракт был важной артерией в реализации карательной политики государства, особенно с 20-х годов XIX в. Исследование системы этапирования и перевозки ссыльных в Сибирь по нему является значимым сюжетом в изучении организации и видов трактовых передвижений.

Тракт, являясь основной транспортной коммуникацией Сибири XVIII–XIX вв., оказывал влияние на образ жизни трактового населения, его поведение и нравы. Изучение этой стороны жизни расширит представление о социокультурных характеристиках Сибири в целом и об отдельной группе населения Московско-Сибирского тракта в частности. Роль личностей, активно участвовавших в важнейших процессах и определявших облик региона в поворотные периоды истории, восполнит биографическую и персональную историю Сибири.

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

Создание комплексной монографии, посвященной одной из самых протяженных дорог в России, является продолжением изучения истории освоения Сибири в XVII–XIX вв. Данное исследование обобщает накопленный за последние годы материал по истории тракта и вносит новые сведения. В книге представлены материалы докторской диссертации, защищенной автором в 2006 г., часть материалов которой была опубликована в 2004 и 2006 гг.<sup>4</sup>, вновь выявленные материалы картографических изысканий, проведенных в г. Екатеринбурге и Национальном архиве Якутии, и сведения о дорожной сети Сибири, в системе которой тракт играл стержневую роль.

В историкографическом плане история изучения Московско-Сибирского тракта включает несколько взаимосвязанных проблем: создание и заселение тракта; организация видов движения и форм перевозок по тракту; транспортировка ссыльных; занятия трактового и притрактового

населения; социально-экономические последствия влияния тракта; образ жизни и быта трактового населения; значение тракта.

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

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

Г. Ф. Миллер впервые описал пути сообщения с Сибирью, определил время образования и обустройства основных населенных пунктов – создания первых маршрутов, дорог, изучил заселение первых острогов и сибирских ямов<sup>5</sup>. В основу трудов Г. Ф. Миллера положены путевые описания – его собственные или коллег по Первой Камчатской экспедиции, а также архивные материалы, обнаруженные им в воеводских канцеляриях, копии и подлинники документов, хранящиеся ныне в его «портфелях», материалы анкетных обследований<sup>6</sup>. Систематическое изложение истории Сибири по XVII в. включительно позволяет изучить хронологию устройства первых сибирских сухопутных дорог.

П. А. Слобцов, давая описание Сибири, тоже уделил главному Сибирскому тракту особое внимание, увязывая изменение его маршрутов со спецификой политической ситуации, вызванной укреплением русских в южных районах Урала, Западной и Восточной Сибири. Имея возможность работать в фондах тобольского архива и губернской канцелярии, П. А. Слобцов достаточно детально исследовал пути сообщения, в том числе смещение Московско-Сибирского тракта на юг через Кунгур и Екатеринбург на Тюмень. Он приводит данные по изменению маршрутов от Тобольска до Тары и Омска, а также одним из первых обозначает проблему заселения Барабинской степи в 60–80-е годы XVIII в. в связи с устройством тракта. Исследователь определил число сибирских ямщиков в 1622, 1662 и 1708 гг., указал время возникновения сибирских ямов, выявил некоторые особенности обозной ямщины во второй половине XVIII – начале XIX вв. Автор тесно увязывал правительственную колонизацию при устройстве путей сообщения с изменением административного статуса таких городов, как Омск, Красноярск, Иркутск. Кроме того, П. А. Слобцов полагал, что спрямление путей сообщения является следствием строительства укрепленных линий и возможностью поселения в безопасных районах на отдельных участках тракта посельщиков из крестьян, раскольников, ссыльных<sup>7</sup>.

В свою очередь, действительный статский советник Ю. А. Гагемейстер, составляя «Статистическое обозрение Сибири» при Сибирском комитете, в описательной части своей работы дал характеристику путей сообщения, акцентируя внимание на главной дороге; опубликовал дополнительную информацию по истории устройства Кругобайкальской части тракта, о количестве почтовых станций и лошадей, а также перевозов в сибирских губерниях и областях; охарактеризовал население Сибири, в том числе трактовых городов и селений. Он рассмотрел состояние скотоводства и коневодства, торговли, которая влияла на благосостояние притрактовых жителей, а также роль ссылки при освоении Сибири и притрактовых пространств. Сочинение Ю. А. Гагемейстера создает достаточно цельное представление о тракте во второй четверти XIX в.<sup>8</sup>

Исследователи и во второй половине XIX в., и начале XX в. обращались к истории становления путей сообщения в Сибири<sup>9</sup>. Они акцентировали внимание на раннем периоде ее освоения.

В 20-е же годы XX в. в сибирской исторической науке была поставлена проблема, связанная с устройством и заселением Московско-Сибирского тракта. Так, А. Д. Григорьев обобщил практически всю литературу по его истории с точки зрения изучения русских говоров. Оригинальная постановка задачи не умаляет вклада автора в изучение истории устройства тракта: его заселения, определения маршрутов и направлений в период с XVII в. до начала XX в. А. Д. Григорьев описал историю возникновения Московско-Сибирского тракта с XVII по XIX вв. включительно. Однако автор



ограничился определением маршрутов проложенного тракта, числа населенных мест в разные хронологические периоды на самом тракте, характеристикой занятий трактового населения, «способствовавших его общению и уничтожению особенностей его первоначальных говоров»<sup>10</sup>, и не затрагивал темы социально-экономического влияния тракта, развития притрактовых промыслов, его значения для сибирской ссылки и других вопросов, входящих в круг проблем, рассматриваемых нами. Кроме того, автор оказался под влиянием исследования П. А. Словцова по вопросу о времени смещения направления тракта в сторону от г. Тары.

Иллюстрация В. В. Покшишевским географии сдвига «продольных» транспортных связей Сибири с XVII по начало XX вв. была одной из первых попыток картографического (в схематической форме) отображения смещения Московско-Сибирского тракта в историко-географической литературе<sup>11</sup>. (Не исключая, конечно, исследования Р. М. Кабо по Западной Сибири<sup>12</sup>). В 50-е годы XX в. В. В. Покшишевский, занимаясь историей освоения новых территорий Сибири, отмечал, что заселение Московско-Сибирского тракта в XVIII в. проводилось методом «ползучей миграции» вдоль всей многотысячеверстной ниточки тракта и имело насильственный характер. Устройство регулярно действующего, хорошо наезженного тракта в Западной и Средней Сибири обусловило, по его словам, значительный приток населения для его обслуживания<sup>13</sup>.

Хочется отметить, что в 60–80-е годы XX в. интерес к устройству тракта вновь возрос, но уже к отдельным его отрезкам в связи с регионализацией истории Сибири, выделением различных территорий исследования. Так, О. Н. Вилков, А. Д. Колесников, Ф. С. Кузнецова (Кузьмина), Н. А. Миненко, Н. Ф. Емельянов, Г. Ф. Быконя, Ю. В. Кожухов исследовали образование участков тракта, изучая заселение Прииртышья, Барабинской степи, Томского и Приенисейского краев, Восточной Сибири, используя новые, более полные архивные сведения об административной деятельности центральных и местных властей по заселению и устройству отдельных участков тракта в XVIII – начале XIX вв.<sup>14</sup> Объединение уже имеющихся в этих работах материалов позволяет создать общую картину устройства и заселения тракта в XVII – первой трети XIX вв.

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

Называя Верхотурскую дорогу официальной, О. Н. Вилков приводит сведения о «старой Казанской дороге» через уфимские степи на Тюмень, считая, что с середины XVII в. устанавливается одно направление этой дороги – через основанный в 1649 г. Кунгур, значение которого возросло в последней четверти XVII в.<sup>15</sup> Таким образом, Верхотурская и Казанская дороги до начала XVII в. были уже известны, тем более – местному населению, и являлись как бы воротами в Сибирь.

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

В свою очередь, А. Д. Колесников показывает, как в 30-е годы XVIII в. от Тары прокладывается более прямая дорога на запад через болотистый Аевский волок до Викуловской слободы на Ишиме. В Викуловской слободе дорога разветвлялась. Одна ветка уходила на северо-запад до Тобольска, вторая – на юго-запад, на Абацкую слободу и Ялуторовский острог в обход Тобольска. По дороге Тюмень – Ялуторовск – Викуловская – Тара проходили военные команды, перевозились купеческие грузы, почта для городов, расположенных восточнее Тобольска. Таким образом, исследователь увязывает возникновение тракта с политикой властей по созданию укрепленных линий.

А. Д. Колесников отмечает особую роль губернатора Ф. И. Соймонова в устройстве дороги через Абацкую степь, в вызове крестьян-добровольцев на заселение этой дороги в 1759 г.<sup>16</sup>

О том, что во второй половине XVII в. налаживается устойчивая сухопутная связь Тары с Томском через Барабинскую степь, было известно и раньше. А. Д. Колесников называет время установления регулярного сообщения – 30-е годы XVIII в., учитывая привлечение к подводной гоньбе крестьян и разночинцев Томского и Тарского уездов. Историк объясняет такие меры по устройству тракта в 1742 г. между Тарой и Томском усилением экономического развития Сибири: ростом потока грузов, учащением служебных поездок чиновников. Впервые отмечается с 1743 г. наем крестьянами вместо себя отбывавших подводную гоньбу на Барабинском участке тракта<sup>17</sup>.

Кроме того, подтверждая факт сбора с крестьян денег на содержание тракта и подвод на нем изданием Указа Сената от 26 июля 1762 г., автор приходит к выводу о том, что в отношении вновь учреждаемых участков тракта в политике властей наблюдалось сочетание натуральных и денежных повинностей. Крестьянам приходилось дежурить на перевозках, ремонтировать дороги, строить мосты и гати, постоянно отрываясь от хозяйства и неся материальные потери. Первоначально доходы от ямщины никак не возмещали затрат, которые крестьяне несли по обслуживанию тракта<sup>18</sup>.

Устройству главного Сибирского тракта через Барабинскую степь уделяла в своих исследованиях внимание Ф. С. Кузьмина (Кузнецова). Автор подсчитала число крестьян, переселенных правительством в полосу строящегося (создаваемого) тракта в 30–80-е годы XVIII в., рассмотрела нормативную базу переселений, роль ссылки в заселении и образовании трактовых селений. С ее точки зрения, в эти годы шел процесс создания географически выгодного пути сообщения через Западную Сибирь. Ее вывод: «...в 80-е гг. XVIII в. в Барабе не было случаев, когда казенные грузы или почта задерживались в пути, свидетельствует о стабильности действия пути сообщения. Несмотря на тяжесть повинности, население справлялось с задачей обслуживания тракта. В 80-е гг. XVIII в. участок главного сибирского тракта через Барабу был устроен и исправно функционировал»<sup>19</sup> – снимает вопрос о времени окончательного устройства тракта между Тарой и Томском.

Таким образом, Ф. С. Кузьмина продолжила исследование темы по устройству главного сибирского тракта через Барабинскую степь. Она считает историю первоначального этапа заселения и хозяйственного освоения Барабинской степи русскими тесным образом связанной с устройством здесь данного тракта<sup>20</sup>.

В связи с написанием истории первых русских поселений на территории Новосибирской области изучение вопроса о магистрали продолжила Н. А. Миненко. Название работы «По старому Московскому тракту» является признанием колониционного значения этой сухопутной дороги, хотя автор исследует гораздо более обширную территорию, чем та, которая непосредственно примыкала к тракту. Н. А. Миненко, помимо Барабинской степи, рассматривает Приобский район, откуда также начался колониционный поток в Барабу и где были заложены основы для первоначального проведения тракта в XVII–XVIII вв.<sup>21</sup>

Исследователь Г. Ф. Быконя специально уделил внимание устройству и заселению притрактовой полосы в районе Средней Сибири. Он объясняет низкие темпы русского заселения будущей притрактовой полосы не только охранительной политикой властей в отношении ясачных угодий, куда запрещалось проникать русским, но и, главное, малочисленностью русского населения в соседних старожильческих районах на Томи, Нижнем Енисее, Лене и наличием более плодородных с мягким климатом земель в новоприсоединенном южном районе (Минусинском)<sup>22</sup>. Историк отмечает, что тракт к концу XVIII в. впервые соединил ранее раздробленное старожильческое население бассейнов средней Оби, Енисея и Илимма в одно целое, хотя и с разной плотностью населения<sup>23</sup>.

Определенную систематизацию материалов по началу устройства Московского тракта в Иркутской губернии провел А. В. Хобта. Он считает, что «вплоть до 40-х гг. XVIII в. постоянно действующей дороги от Красноярска до Иркутска так и не существовало. Лишь отдельные отрезки

этого участка использовались для проезда в летнее время, а основное сообщение шло, как и раньше, по рекам и вдоль них. Ангарский водный бассейн оставался самым надежным путем на тысячеверстном расстоянии»<sup>24</sup>. Хотя к 1721 г. весь путь от Красноярска до Иркутска был окончательно намечен, но ездить по нему не представлялось возможным<sup>25</sup>. По сведениям автора, заимствованным у В. Н. Шерстобоева, участок тракта от Канска к Иркутску стал заселяться с 1743 г., а в 1749 г. в Тобольск из Иркутска стали ездить сухопутной дорогой<sup>26</sup>. Мысль А. В. Хобты о том, что у геодезистов, которые вели съемки в 1730–1740-х годах на территории Сибири, не было достаточных сведений для показания дорог, необходимо уточнить<sup>27</sup>: на рукописных картах середины 30-х годов XVIII в. участок тракта от Тулуна к Иркутску, а также дорога по Ангаре до Енисейска были обозначены, хотя тракт непосредственно не идет к Иркутску, а выходит к р. Ангаре в районе Балаганска.

Иркутские краеведы обратили внимание на Кругобайкальский тракт. Ими была описана история данного ответвления Московского тракта, совершены экспедиции на самые труднопроходимые участки, выявлены новые документы по проложению и содержанию Хамар-Дабанского отрезка дороги<sup>28</sup>.

Итак, на сегодняшний день мы имеем довольно основательно проработанную историю создания Московско-Сибирского тракта, начиная от определения первых его маршрутов и заканчивая периодом окончательного строительства и заселения. Однако представленные исследователями разрозненные (и хронологически, и территориально) сюжеты не создавали полной картины этого процесса. Так, в настоящее время для массового читателя приводится порой искаженная информация о путях доставки того же китайского чая через Сибирь: в «Энциклопедии чая» (2001 г.) автором Ю. Г. Ивановым не отражена динамика изменения маршрутов по Сибири, так как на XIX в. переносится информация XVIII столетия<sup>29</sup>.

В отдельную группу можно объединить работы, посвященные истории дорожной повинности. До настоящего времени не утратили своего значения исследования А. Ф. Миддендорфа. Он считал, что в Барабе проявлялась наибольшая экономическая бессмыслица этой повинности, вследствие которой некоторые барабинские жители каждые полгода обязаны были выходить из своих селений не только за 100, но и почти за 300 верст (по направлению к Томску), чтобы чинить дорогу. Шестинедельные отлучки из дому трети способного к работе населения среди лета; деморализующее лентайничанье; колоссальные на вид, но пустейшие по результатам работы; обман и подкуп; огромное скопление лошадей в самое опасное относительно сибирской язвы время и распространение болезни в отдаленные уголки степи – вот прямое следствие натуральной дорожной повинности. Итогом же всего этого было плохое содержание тракта<sup>30</sup>.

Проблема дорожной повинности основательно проработана В. Н. Шерстобоевым. Автор непосредственно не исследовал историю Московско-Сибирского тракта, но поскольку в XVIII в. происходил общий для Сибири процесс устройства почтовых трактов, то и повинности по их содержанию в основном были общими для всех административных единиц. Так, в период, когда тракта как такового еще не было, часть дорог выходила на Балаганский острог (Ангара), далее шла на Илимск и Якутск, и волокы между реками (а их было несколько, в том числе Ангарский, Ленский, Илимский, Яндинско-Илгинский и Чечуйский) необходимо было содержать в нормальном состоянии. Регулярная чистка волоков и устройство мостов по гатям и топям осуществлялась нарядами крестьян. В. Н. Шерстобоев считал, что работы по исправлению главных дорог Илимского уезда, как и по всей Сибири, «...осуществлялись по одним и тем же указам и одинаковыми казенными способами»<sup>31</sup>.

Проблема сущности и характера дорожной повинности выдвинулась в исследованиях сибирских историков на одно из первых мест в 60-х годах XX в. Различия в выводах о характере повинностей, особенно во второй половине XIX в., являлись следствием разных концепций авторов о путях развития капитализма в Сибири. В трудах А. П. Бородавкина, Г. Х. Рабиновича, Л. Г. Сухотиной содержалось обоснование концепции «прусского» пути аграрной эволюции,



выводившейся из наличия системы «государственного феодализма» в Сибири<sup>32</sup>, В. Г. Тюкавкин обосновывал фермерско-американский путь<sup>33</sup>, Л. М. Горюшкин – фермерский в своей основе, но усложненный элементами прусского образца<sup>34</sup>.

Л. Г. Сухотина провела анализ натуральной дорожной повинности крестьян Томской губернии в конце XIX – начале XX вв. и пришла к выводу, что «стоимость дорожной повинности составляла более половины стоимости всех натуральных повинностей» на одного «годного» работника<sup>35</sup>. Выдвижение такой версии о натуральной дорожной повинности, которая, по словам автора, «везде выполнялась натурой», спорно<sup>36</sup>. Н. Ф. Емельянов утверждает о найме крестьянами работников вместо себя в более ранний период<sup>37</sup>.

К выводам об упорядочении к началу 20-х годов XIX в. натуральных повинностей, связанных с содержанием тракта, ямской почтовой и вольной гоньбой для государственных крестьян, которые до этого имели смешанный натурально-подрядный характер, пришел еще ранее, в 60-е годы XX в., Ю. В. Кожухов. По его данным, с М. М. Сперанского, осуществившего разделение повинностей, дорожная стала исполняться натурой, а ямская почтовая и гужевая доставки – сдаваться с торгов, т. е. публичных подрядов<sup>38</sup>, о чем впоследствии писали А. Д. Колесников, Ф. С. Кузьмина, Г. Ф. Быконя и Н. Ф. Емельянов.

Оценку натуральных повинностей, в том числе дорожной, включавшей исправление дорог, содержание мостов, гатей, перевозов, дал В. Н. Худяков при общем анализе аграрной политики царизма в Сибири в пореформенные годы. По мнению специалиста по истории аграрной политики, чаще всего правящие круги объясняли консервацию натуральных повинностей отсутствием земства. Действительные причины крылись в том, что самодержавие в натуральной форме налогообложения пыталось скрыть тяжесть и дороговизну выполняемых крестьянами работ (тяжесть натуральных повинностей частично объяснялась спецификой Сибири – наличием громадных пространств, бездорожьем и суровостью природы). Натуральные формы создавали основу для сохранения системы чиновничьей, крепостнической по своей форме, опеки над сибирским крестьянством. Заслуживает внимания и вывод автора о том, что особенно активными сторонниками натуральных форм была беднота<sup>39</sup>.

В свою очередь, И. В. Островский объяснял причины сохранения натуральных повинностей ко времени заката империи не косностью центральной и местной власти, а опасениями органов фиска, что такой перевод приведет к росту недоимок по традиционным денежным сборам, прежде всего по оброчной подати<sup>40</sup>.

Изучая историю дорожного дела в Томской губернии в первой половине XIX в., Б. К. Андрюшенко соглашался с общеизвестными оценками дорожной повинности как одной из самых тяжелых для крестьян<sup>41</sup>. Им проанализирована деятельность государственных органов (как центральных, так и местных) по организации дорожного устройства. Давая оценку дорожной повинности, автор пишет, что «в сложившихся реальных условиях подобная практика в интересах государства являлась достаточно действенным инструментом преобразования Зауральского региона»<sup>42</sup>.

Между тем, учитывая тяжесть дорожной повинности, авторы «Хроники и историографии» крестьянского движения в Сибири в пореформенные годы обратили внимание на недовольство и открытое неповиновение властям со стороны крестьян в ходе ее исполнения<sup>43</sup>.

В связи с необходимостью комплексного исследования истории создания Московско-Сибирского тракта мы попытались сравнить развитие дорожного устройства и техники дорожного строительства в Западной Европе и России<sup>44</sup>. Так, историк техники В. Ф. Бабков считал, что дорожное строительство в XVII–XVIII вв. сводилось к поискам путей обеспечения проезда по дорогам в условиях все возрастающих объемов перевозок и роста нагрузок на дороги с одновременным стремлением снизить затраты труда и материалов<sup>45</sup>. Он отмечал крайне плохое состояние дорог в Европе в начале XIX в., о чем также писал немецкий историк В. Зомбарт<sup>46</sup>.

Вывод В. Ф. Бабкова о том, что конец XVIII в. характеризуется развертыванием дорожного строительства, закономерен. Техника дорожного строительства данного периода удовлетворяла требованиям первого этапа промышленного производства, почтовых, административных и еще ограниченных пассажирских перевозок. Однако протяженность дорог на магистральных направлениях, построенных по разработанным рациональным методам, оставалась незначительной по отношению ко всей дорожной сети, содержание которой осуществлялось самыми примитивными методами. Поэтому следующим этапом развития техники дорожного строительства стал переход к дорожным одеждам только из щебня – к так называемому щебеночному шоссе (система Мак-Адама). Метод Мак-Адама был прост, дешев и отвечал требованиям времени<sup>47</sup>. В России же, по мнению В. Ф. Бабкова, строительство дорог первоначально развивалось несколько отличными от Запада путями в связи с недостатком легкодоступных для разработки каменных материалов. Несмотря на значительную протяженность дорог (во второй половине XIX в. только сеть почтовых путей из Москвы достигала 16–17 тыс. км) и выраженную потребность в совершенствовании условий перевозок, техника дорожного строительства в России длительное время ограничивалась только осушением дорожной полосы и укреплением труднопроезжих мест деревянными материалами<sup>48</sup>.

По мнению А. С. Кудрявцева, несмотря на довольно активное строительство шоссежных дорог в дореформенной России, все же огромные пространства империи (за исключением, пожалуй, западной ее части) не имели шоссежных дорог и были связаны между собой лишь проселочными (грунтовыми) дорогами, малопроезжими в весеннюю и осеннюю распутицу<sup>49</sup>. В пореформенное время дорожное строительство носило преимущественно местный, а не государственный характер, как и в предшествующий период развития сухопутного сообщения. И только в конце XIX в. строительство стратегических шоссе начинает занимать существенное место в создании дорог<sup>50</sup>. О том же писали авторы работ рубежа XIX – начала XX вв. Инспектор по дорожной части при МВД В. Ф. Мейен, старший инспектор Внутренних водных путей и шоссежных дорог МПС А. Гельфер, отмечали такую особенность России: если страны Западной Европы наряду со строительством железных дорог имели разветвленную сеть шоссежных и улучшенных грунтовых дорог, то Россия приступила к ускоренному строительству железных дорог, свернув государственное финансирование создания шоссежных путей сообщения в связи с недостатком средств. Итог был безрадостным. К 1911 г. она (вместе с царством Польским и Прибалтикой, впоследствии отошедшими) имела шоссежированных дорог 30 тыс. км, Франция – 563, Германия – 265, Пруссия – 96, Англия – 256, Австрия – 100, Венгрия – 41, Швеция – 58, Италия – 82, Норвегия – 26,5, США – 416 тыс. км (в США показано общее протяжение улучшенных грунтовых дорог). Франция имела соотношение шоссежных дорог к железным как 10 : 1, Англия – 7 : 1, Германия – 4,3 : 1, Россия – 0,6 : 1. Самый низкий показатель в Европе. У Венгрии – 1,3 : 1. Инженеры считали, что «шоссежные и грунтовые дороги всегда были и остались самыми деятельными жизненными артериями во внутреннем хозяйстве страны для огромного по своей массе местного движения, равно как для подвоза сырых материалов и товаров к промышленным центрам, к железным дорогам и водным путям, для дальнейшего направления на рынки сбыта и потребления... Во Франции, где сеть железных дорог, наравне с водными путями и многочисленными удобными каналами, густо развита, все-таки самый большой грузооборот совершается на шоссежных путях, протяжение коих в десять раз превосходит протяжение сети железных путей сообщения... Почти все местные комитеты о нуждах сельскохозяйственной промышленности в 1902–1903 гг. указывали как на главную хозяйственную беду (России. – *О. К.*) – на невозможное состояние наших путей сообщения (кроме железных дорог)»<sup>51</sup>.

Таким образом, авторы работ по истории дорожного строительства значительную часть своих исследований посвятили проблемам развития путей сообщения в Европе и России и их техническому обустройству, особенно «большой перспективной дороге» от Москвы до Санкт-Петербурга и дорогам западных районов страны. Сибирь XVIII–XIX вв. практически осталась вне исследовательских

интересов, так как все технические новинки и формы строительства и содержания путей сообщения в первую очередь опробовались в Европейской России. Специалистов в области истории техники привлекал процесс ее модернизации, и поэтому традиционным формам, уже известным, они не уделяли должного внимания.

О политике администрации по устройству и планировке населенных мест вдоль строящегося тракта в 80-е годы XVIII в., усадеб и дороги по самим селениям пишет Т. С. Мамсик<sup>52</sup>.

В конце 90-х годов XX в. томскими историками выпущен основательный труд, посвященный дорогам Томской области. Авторы обратили внимание на устройство тракта, его техническое обслуживание, рассмотрев попутно повинности крестьян и отдельные моменты эксплуатации дороги, в том числе с помощью военно-рабочих команд<sup>53</sup>. Б. К. Андрущенко подробно исследовал процесс обустройства и содержания Томско-Ачинского участка Сибирского тракта во второй половине XIX в.: были показаны персоналии инженерно-технических работников и дано описание подрядных работ за счет сумм повозного сбора, введенного на указанном участке в 1887 г.<sup>54</sup>

Таким образом, проблеме устройства тракта в Сибири на протяжении XVIII–XX вв. придается особое значение. Наша задача заключалась в комплексном обобщении накопленного материала по организации дорожного дела и привлечении нового материала (в частности, картографической истории тракта<sup>55</sup>) в уже имеющийся массив литературы<sup>56</sup>.

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

Первым исследователем, проследившим историю возникновения ямов и заселения их ямщиками, был Г. Ф. Миллер. П. Н. Будицкий, изучая дозорные, приходные, таможенные, сметные, окладные книги Казанского и Сибирского приказов, а также портфели Г. Ф. Миллера, на основе которых и появились сведения о первых сибирских ямских охотниках<sup>57</sup>, обратился к устройству Верхотурского, Туринского, Тюменского и Тобольских (Демьянского и Самаровского) ямов. Однако их работы ограничились упоминанием времени возникновения ямов, имен первых ямщиков-переселенцев, некоторых мест их расселения. И. Я. Гурляндю удалось воссоздать историю сибирских ямщиков в их организационном построении, уточнить их правовой статус, проследить эволюцию сибирских ямов на протяжении XVII в.<sup>58</sup>

Социально-правовые вопросы взаимодействия сибирских ямов с мирами в Сибири в XVII в. затронуты в фундаментальном исследовании В. А. Александрова и Н. Н. Покровского<sup>59</sup>. Кроме того, Н. Н. Покровским изучалась организация перевозки служилых людей по Сибири и появление первых ссыльных в крае<sup>60</sup>.

Наряду с работами, в которых анализировался статус ямщиков, мы находим исследования, касающиеся общекрестьянских вопросов, в частности, крестьянской семьи, содержащие материалы о сибирских ямщиках<sup>61</sup>, а также работы, освещающие роль ямщиков в сельском хозяйстве Зауралья<sup>62</sup>.

Численность, занятия, правовой статус ямщиков определены нами относительно XVIII – первой четверти XIX вв.<sup>63</sup>

В. Н. Шерстобоев, рассматривавший ямскую гоньбу в Сибири конца XVII–XVIII вв., на территориях, где не были задействованы государевы ямщики (Восточная Сибирь), пришел к выводам о принудительном со стороны государства характере этой гоньбы и мирском характере ее организации, когда выборные от миров нанимали подрядчиков и заключали с ними подряды на содержание гоньбы на закрепленных за мирами станах. С мнением В. Н. Шерстобоева совпадают взгляды Н. Ф. Емельянова и Ю. В. Кожухова<sup>64</sup>.

Во второй половине XIX в. в связи с составлением общего описания хозяйственной деятельности крестьянского населения Сибири началось изучение организации гужевых перевозок по тракту и в качестве отдельного направления в исследовании роли тракта выделяется изучение извозного промысла. Сотрудник Иркутского статистического комитета Д. Д. Ларионов положил



начало специальному рассмотрению хозяйственной деятельности крестьянства трактовой полосы. Автор, акцентируя внимание на извозном промысле конца 60-х годов XIX в., разделил «извозничество» на транспортно-гужевое и ямщину. Транспортное извозничество он оценивал как выгодное занятие и источник постоянных доходов значительной части населения в свободное от полевых работ время. Кроме того, Д. Д. Ларионов пытался определить приблизительное число лошадей, занятых в гужевом извозе, рассчитал нормы потребления корма рабочими, почтовыми и обозными лошадьми в течение суток и года. Нам представляется, что для определения общего объема сена и фуража, потребляемого на Московско-Сибирском тракте не только в Иркутской губернии, но и во всей Сибири, могут быть использованы данные статистические материалы.

Он же, характеризуя сложившиеся формы перевозки кладей, отмечал появление «особой» группы крестьян, занимавшихся только перевозкой товаров, и называл их «ямщиками-подрядчиками». Д. Д. Ларионов определил скорость передвижения по тракту и сделал подсчет доходности гужевого извоза в расчете на одну связку лошадей. Однако некоторые его выводы характерны для официальной статистики того времени. Так, причины разорения многих извозчиков автор видит не в социально-экономических условиях, а в пьянстве<sup>65</sup>.

Чины Министерства земледелия и государственных имуществ С. К. Патканов, А. А. Кауфман, Е. С. Филимонов, В. Н. Горемыкин и другие к воссозданию картины экономического быта крестьян и инородцев подходили комплексно: например, при характеристике извозного промысла они обращали внимание на состав населения (старожилы или новоселы) и месторасположение населенных пунктов на тракте. Это, в частности, позволило А. А. Кауфману сделать вывод о том, что в трактовых селах старожилы предпочитали заниматься ямщиной, почтовой гоньбой и перевозкой проезжающих, тогда как зажиточные крестьяне-старожилы и новоселы вне трактовых селений отправлялись в дальний товарный или ближний извоз, который на несколько месяцев отрывал их от своего хозяйства и был более трудоемким<sup>66</sup>.

Кроме того, А. А. Кауфман, исследуя организацию извозного промысла ряда округов Западной Сибири, пришел к довольно противоречивому выводу об отрицательном влиянии извозного промысла и дворничества на крестьянское хозяйство в целом. «Извоз, – пишет он, – влияет на развитие земледелия задерживающим образом»<sup>67</sup>, и объясняет это тем, что значительная часть крестьян отрывалась от сельскохозяйственного производства.

Однако данное заключение явно противоречит материалам исследователей экономического быта крестьян Восточной Сибири, которые подтверждают значительное влияние извозного промысла на расширение запашки и специализацию зернового клина для удовлетворения нужд тракта. Можно согласиться с М. Дубенским и И. Молодых в их споре с А. А. Кауфманом, поскольку ограниченность товарно-денежного обмена замедляла развитие земледелия, а занятие извозным промыслом создавало стабильный и довольно емкий рынок для расширенного сельскохозяйственного производства. Более того, исследователи Восточной Сибири, доказывая, что большая часть обозов проходила зимой, т. е. в свободное от сельскохозяйственных работ время<sup>68</sup>, подвергали сомнению аргументы А. А. Кауфмана.

Сведения исследователей Восточной Сибири, специализирующихся на земледелии районов, прилегающих к Московско-Сибирскому тракту, А. А. Кауфман использовал при написании статьи «Сибирь» для энциклопедического словаря Ф. Брокгауза и И. Ефрона, где фактически отказался от своей точки зрения, выдвинутой ранее<sup>69</sup>. В этой статье он впервые дал социальную оценку влияния извоза на положение крестьянства: «Организация извозного промысла имеет в высшей степени капиталистический характер... Развитие извозного промысла способствует... крайне нежелательному явлению: росту запашек отдельных зажиточных хозяев и дифференциации населения на малочисленный класс богачей и бедноту»<sup>70</sup>.

И. Молодых в докладе «Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости», прочитанном им на заседании отделения статистики ВСОИРГО 14 марта 1889 г., дал описание

некоторых промыслов крестьян, в том числе и извозного<sup>71</sup>. Хотя волость, обследование которой проводил И. Молодых, находилась не на Московском тракте, а на его якутском ответвлении, многие особенности в организации гужевого извоза, выявленные автором, были характерны и для Московско-Сибирского тракта, т. е. оказались закономерными для всей притрактовой зоны Сибири. Хочется отметить, что автор пользовался очень важными источниками, ранее нигде не упоминавшимися, – расчетными книжками ямщицких артелей с подрядчиками за 1887–1888 гг. В его распоряжении были расчеты 12 партий от 8 до 14 чел. в каждой, от 4 до 8 лошадей на возчика, а всего на 97 ямщиков и 558 лошадей<sup>72</sup>. Сведения, приводимые им, ценны и достоверны. Интересны и данные о расходах и доходах извозчиков в составе артели, расчетах отдельных ямщиков. Выводы И. Молодых о зависимости дохода извозчиков от числа и качества имевшихся у них лошадей (а это позволяет судить о зажиточности части ямщиков), о причинах, вовлекавших крестьян в извоз, представляются очень важными и существенными. Между тем, И. Молодых, приводя средние валовые цифры заработка от извоза на одно хозяйство, противоречил себе, доказав перед этим, что доходы у извозчиков всегда были разными. Таким образом, выводы автора о выгодности промыслов, в том числе извозного, могут быть отнесены только к сильным земельным хозяйствам.

Касаясь вопроса об организации извозного промысла, особенно гужевых перевозок, В. В. Покшишевский, по нашему мнению, совершенно бездоказательно определил отношения между крупными фирмами-доставщиками товаров, подрядчиками и эксплуатируемыми ими рядовыми извозчиками-«связочниками» как регулировавшиеся «неписаными законами»<sup>73</sup>. Однако убедительные выводы И. Молодых и проведенное нами исследование маклерских книг позволяют утверждать, что все сделки между фирмами-доставщиками и подрядчиками оформлялись в письменной форме у городских маклеров. Спорным для нас является и заключение В. В. Покшишевского о несколько преувеличенном значении Московско-Сибирского тракта: «...хозяйственный быт тракта держался в большей степени даже не на земледелии, а на почтовой гоньбе, извозе, дворничестве и т. п.»<sup>74</sup>.

В 60-е годы XX в. в научной литературе привлекают к себе внимание исследователей организаторы гужевого дела в Сибири. Так, авторы третьего тома «Истории Сибири» поддержали версию о купце Е. Н. Кухтерине как о человеке с «темным прошлым». У таких людей, по их версии, «основу первоначального накопления» составляли средства, добытые ограблением обозов на трактовых дорогах, приискателей, возвращавшихся с приисков и другими преступлениями. Повествуя о том, что томский миллионер Е. Кухтерин начинал «чаерезом»-грабителем на Московском тракте, ставшим впоследствии владельцем 3500 лошадей и работодателем для 1500 ямщиков, авторы третьего тома ссылались на историка А. П. Щапова, который писал: «Сибиряки рассказывают как факт самый обыкновенный, что тот или другой... назад тому несколько лет продавал метлы зимой или разбивал обозы с чаями, а ныне купец первой гильдии, имеет большие торговые дела и участвует в компании какого-нибудь сибирского пароходства»<sup>75</sup>. Если исходить из устоявшейся цифры о 5 лошадях в обозной связке на одного ямщика, то на имевшихся 1500 ямщиков у Кухтерина должно было приходиться 7500 лошадей, а иначе зачем бы ему было держать лишних работников. Последующие исследования опровергли такой взгляд на происхождения первоначального капитала купца Е. Н. Кухтерина<sup>76</sup>. В. П. Бойко пишет, что убедительных свидетельств участия томских купцов в тяжких преступлениях в делопроизводстве того времени не обнаружено<sup>77</sup>.

Е. И. Соловьёва, работая над проблемами крестьянской промышленности в Сибири, выделяет особое значение извозного промысла<sup>78</sup>. Автор показывает важную роль транспортных перевозок в народном хозяйстве Сибири, раскрывает организацию извозного промысла, особенно гужевого извоза, дает его социально-экономическую характеристику и приходит к выводу о предпринимательском начале в извозном промысле, которое прорывалось «через густую сеть первоначальных примитивных форм капитализма, торгово-ростовщическую кабалу»<sup>79</sup>. Важным

представляется заключение Е. И. Соловьёвой о товарном и капиталистическом характере земледелия в притрактных хозяйствах и об углублении социального расслоения крестьянства под воздействием извозного промысла<sup>80</sup>.

Ф. С. Кузьминой (Кузнецовой) при изучении извозного промысла сибирских крестьян в 20–30-е годы XIX в.<sup>81</sup> был сделан вывод о выделении небольшой группы крестьян, положивших начало предпринимательству в извозном промысле, которое впоследствии привело к формированию транспортных фирм.

В свою очередь, В. П. Бойко, исследуя историю томского купечества, обратился к одной из форм применения их капитала – транспортной промышленности. В одном из параграфов своего труда, посвященном сухопутному транспорту, автор затрагивает такие проблемы, как организация извоза и участие в нем пригородного крестьянства на протяжении всего XIX в., приводит контракты купцов с крестьянами на доставку грузов, касается вопроса монополизации грузоперевозок томским купечеством, дает устоявшуюся в литературе характеристику транспортных фирм и их основателей. Кроме того, В. П. Бойко подвергает сомнению выводы Ф. С. Кузьминой (Кузнецовой), Е. И. Соловьёвой, О. Н. Катюнова о том, что извозный промысел в дореформенный период переживал сильную дифференциацию: происходило имущественное расслоение, когда из массы возчиков выделялись посредники, сосредоточившие в своих руках большое количество заказов на перевозки и отдававшие их затем на выгодных для себя условиях рядовым возчикам. «Судя по контрактам 1851 г., – пишет исследователь, – этот процесс в середине XIX в. только начинался, мощные фирмы по транспортировке грузов в Томске еще только закладывались и большинство договоров томские крестьяне и мещане заключали напрямую, минуя посредников»<sup>82</sup>.

Дифференциация среди крестьянства, проявлявшаяся при заключении договоров подряда на перевозку грузов, доказана Ф. С. Кузьминой для 20-х годов XIX в.<sup>83</sup> Вялотекущий процесс выделения из среды крестьян крупных подрядчиков по доставке товаров протекал на протяжении всей первой половины XIX в. Также и М. М. Шмулевич писал о богатых крестьянах Западного Забайкалья, нанимавших возчиков в начале XIX в.<sup>84</sup>

Несмотря на дискуссионный характер трактовки вопроса о расслоении среди крестьян, В. П. Бойко расширяет изучение темы организации извозного промысла в Сибири, привлекая новые источники и раздвигая хронологические рамки для ряда проблем: о транспортировке винных грузов, организатором которых выступал отец Н. М. Ядринцева М. Я. Ядринцев; об участии в подрядах и извозе крестьян Семилужинской и Спасской волостей, заключавших контракты в течение десятилетий. Приводятся новые данные о купцах Кухтеринных и Пушниковых. Особое значение работе В. П. Бойко придают использованные им маклерские книги г. Томска, содержащие контракты, за некоторым исключением, с 1818 по 1851 гг.<sup>85</sup>

Хочется отметить, что изучением купеческих фамилий-доставщиков, вышедших из ямщиков, занимались немногие исследователи. Им удалось проследить судьбу знаменитого предпринимателя, организатора извоза в крупных масштабах – Е. Н. Кухтерина. Н. М. Дмитриенко, В. П. Зиновьев, В. П. Бойко и автор данной работы сумели выявить на основе архивных материалов место происхождения «короля сибирских ямщиков», время его перечисления в томские купцы, организацию и основные направления занятий его фирмы<sup>86</sup>. На специалистов по перевозке грузов – «доставщиков»<sup>87</sup> – обратил внимание В. П. Зиновьев.

Очерки по истории благотворительности в Сибири расширяют наше представление о купцах, вышедших из притрактных крестьян и бывших ямщиков, их деятельности по развитию в Сибири образования, здравоохранения, различных приютов и церковного строительства<sup>88</sup>.

Влияние чайной торговли на становление и роль основной транспортной коммуникации Сибири в обеспечении транспортных перевозок исследовал С. Н. Пивень, описавший тракт в Западной Сибири как «линейный объект антропогенного явления, появившийся в процессе хозяйственного освоения Сибири»<sup>89</sup>.



Таким образом, история извозного промысла начала рассматриваться в исторической и статистической литературе со второй половины XIX в., хотя отдельные эпизоды были описаны исследователями первой половины указанного столетия. Но наиболее полное завершение она получила во второй половине XX в. с введением в научный оборот новых источников и появлением вышеуказанных исследований. К началу XXI в. разработаны сюжеты организации гужевого извоза на Сибирском тракте от артели возчиков до крупных фирм – перевозчиков грузов. Нам удалось принять участие в систематизации накопленного материала и выявлении новых данных по истории гужевого извоза, в частности, по истории персоналий организаторов фирм и описанию самого промысла<sup>90</sup>.

История вольной ямской и государственной почтовой гоньбы до последнего времени не являлась предметом специального изучения. В. К. Андриевич ввел в научный оборот первые указы об учреждении почты в Сибири и связанные с этим процессом материалы по устройству почтовых трактов и их заселении<sup>91</sup>. Однако им не создана общая картина организации почтовой гоньбы в Сибири.

В последнее десятилетие вышли две работы, посвященные истории почтовой связи Сибири. Их авторы, изучая историю почтового дела отдельных регионов (Иркутской и Томской губерний и возникших на их базе областей), используют вновь выявленные документы, систематизируют региональный материал, охватывая при этом очень широкие хронологические рамки, и изучают социально-экономические причины, влиявшие на структуру, состав и численность почтовых учреждений<sup>92</sup>. С некоторыми сведениями, приводимыми историками томской почты, ссылающимися на работу С. Гольдфарба, например, о ямской системе содержания гоньбы только на запад от Тюмени, согласиться нельзя, так как все-таки ямщики содержали гоньбу восточнее до Томска и Ачинска<sup>93</sup> и, кроме того, восточнее Тюмени располагался Тарский ям. Не подтверждена документально ссылка на то, что вольные почты были введены и в Томской губернии<sup>94</sup>. Несомненная заслуга этих исследователей в обобщении информации и популяризации истории сибирской почты. Организация вольной пассажирской и почтовой гоньбы в XVIII и XIX вв. рассматривается в данной работе на фоне общероссийских исследований по истории почты<sup>95</sup>.

Томские краеведы в сборнике статей, посвященных Сибирскому тракту, дали описание способов передвижения, состояния и самочувствия пассажиров на дороге в разное время года, их одежды зимой и оценили качество обслуживания на почтовых станциях<sup>96</sup>. Материалы Е. А. Андреевой о скорости сибирской езды перекликаются с нашими, хотя и базируются на разных источниках<sup>97</sup>.

Вопросам организации этапирования ссыльных посвящены труды Н. М. Ядринцева, Дж. Кеннана, А. Д. Колесникова, С. В. Кодана, Ф. Ф. Болонев и др.<sup>98</sup>

Анализ исследований о роли ссылки в функционировании Московско-Сибирского тракта приводит нас к выводу о том, что в XIX в. чаще всего вопросы этапирования ссыльных по Сибирскому тракту рассматривались вскользь в общем контексте организации ссылки, за исключением работы Дж. Кеннана<sup>99</sup>.

Устройство этапного тракта с юридической точки зрения рассмотрел С. В. Кодан. При анализе правового статуса политической ссылки в Сибирь автор раскрывает правовую регламентацию этапирования. Он делает вывод о том, что во второй четверти XIX в. сложилась особая система доставки в Сибирь «государственных преступников». «Политические преступники» этапировались по системе пересыльных тюрем в соответствии с общим законодательством о ссылке<sup>100</sup>.

Более того, богатый фактический материал и живые зарисовки партий ссыльных и сопровождавших их воинских команд неизменно используются при изучении ссыльного тракта. Ф. Ф. Болонев в русле исследования о старообрядцах Забайкалья внес существенный вклад в историю этапирования в Сибирь в 1764–1765 гг. выводившихся из Польши староверов. Им отмечены особенности пересылки того времени, состоявшие в привлечении к этому процессу армейских частей и отсутствии строго налаженного порядка препровождения ссыльных<sup>101</sup>. Однако хронологические

рамки каждого отдельного исследования не дают полной картины функционирования ссыльного тракта. Некоторые сюжеты организации ссылки по тракту, в том числе способы доставки и препровождения ссыльных, рассматривались и нами<sup>102</sup>.

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

Е. С. Филимонов в исследовании, посвященном экономическому быту государственных крестьян Барабы, опирался в главной мере на документы Спасского участкового начальства и материалы собственного исследования. Собранные им данные позволяют определить товарность конского поголовья притрактовой полосы. Из всех выставившихся на продажу на сибирских ярмарках рабочих лошадей Московско-Сибирский тракт притягивал около 85,5%<sup>103</sup>.

Работы Г. А. Бочановой, З. П. Горьковской, Е. И. Соловьёвой о развитии обрабатывающих промыслов, их влиянии на мелкотоварное производство, о специализации крестьянского хозяйства использованы нами при освещении вопроса о воздействии тракта на развитие промыслов, сопутствовавших извозу<sup>104</sup>.

Специфические промыслы «ширельный» и «савошный», связанные с кяхтинской чайной торговлей и гужевым извозом, описал и проанализировал В. В. Птицын. Ему удалось определить доходность артельщиков, плюсы и минусы этих промыслов<sup>105</sup>.

История трактового дворничества, земледелия и скотоводства, а также промыслов по деревообработке для нужд тракта, представленные в нашем исследовании, является результатом работы с источниками, частично не вводившимися прежде в исследовательскую литературу. Некоторые итоги земледельческих занятий притрактowego населения приводились нами ранее<sup>106</sup>.

О социально-экономических последствиях влияния тракта на экономику Сибири и его население писалось много в обобщающих работах по истории Сибири. Н. М. Ядринцев довольно категорично утверждал, что в Сибири была только одна транзитная дорога, «пробитая кяхтинской торговлей среди пустынных местностей. Сообщения в сторону, по проселкам, представляют первобытные пути среди дебрей и болот»<sup>107</sup>. Он же, характеризуя переселения в Сибирь, отмечал, что на главной трактовой дороге Сибири крестьяне-старожилы сообщали ему как факт, что из всего числа обозов они помнят только две партии переселенцев, не побиравшихся. Таким образом, весь налог по части пропитания переселения возлагался, по мнению писателя, целиком на сибирского крестьянина<sup>108</sup>.

О транспортном значении городов (Тюмени, Томска, Иркутска) на Великом Сибирском пути писал Г. Н. Потанин<sup>109</sup>. В «Полном географическом описании нашего Отечества» давалась общая оценка этого пути, влиявшего на социально-экономическое развитие края<sup>110</sup>.

Отдельные вопросы функционирования Московского тракта рассматривались представителями государственных властей в связи с проблемами переселения, при освещении путей следования переселенцев в Сибирь. Официальные источники, в частности, зафиксировали неудовлетворительное состояние транспортных средств и их нехватку для увеличения потока переселенцев<sup>111</sup>. В ряде исследований, посвященных проблеме строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, давалось описание Московско-Сибирского тракта, отмечалось его значение в предшествовавший строительству железной дороги период, описывались подъездные к нему пути. Отдельными авторами устанавливалось приблизительное число грузов, перевезившихся по тракту из Сибири в Европейскую Россию и обратно, подсчитывалась стоимость гужевых перевозок и делался вывод об их неконкурентоспособности по сравнению с железнодорожными<sup>112</sup>. Главная задача этих работ заключалась в доказательстве преимуществ железной дороги и ее благотворного воздействия на весь образ жизни населения Сибири и Европейской России.

Исключительно важную роль Московско-Сибирского тракта в обозно-транспортных перевозках отмечал Р. М. Кабо, рассматривавший процесс возникновения, развития и размещения

русских городов в Западной Сибири до середины XIX в. По мнению исследователя, регулярное грузовое движение между западной (тобольской) и восточной (томской) частями Западной Сибири почти отсутствовало. Перевозки грузов совершались по рекам и волокам, что требовало больших трудов и отнимало много времени. Московско-Сибирский тракт сделал возможным обозное движение между городами Западной Сибири. Р. М. Кабо писал, что «тракты привлекают новое население, которое расселялось вдоль них, и в этом сказывается косвенное влияние взаимного положения городов на размещение внегородского населения». Он считал, что причиной возникновения сухопутных сообщений явилась необходимость иметь круглогодичную связь для снабжения городов хлебом и припасами, вывоза пушнины и, наконец, военные соображения требовали устройства сухопутных сообщений между городами. Дороги прокладывались по кратчайшему расстоянию между существующими наиболее значительными пунктами, и не случайно вновь устроенные тракты получали свои названия по городам<sup>113</sup>.

В 60-е годы XX в. о значении путей сообщения в Восточной Сибири и особенно Московско-Сибирского тракта в процессе колонизации региона в 1800–1861 гг. писал Ю. В. Кожухов<sup>114</sup>. Работа Ю. В. Кожухова ценна богатым фактическим материалом, обнаруженным им в центральных и сибирских архивах, а также выводами о развитии мелкотоварного производства. Автор, в частности, показывает, что города и большие тракты являлись основными потребителями продукции мелкотоварного производства и базой для развития товарно-денежных отношений<sup>115</sup>.

К 60–80-м годам XX в. сибиреведы проделали большую работу по изучению процессов освоения Сибири, развития различных сторон ее экономики, производительных сил и социальных отношений, опыта ее исторического освоения. Обобщающим результатом этих исследований явилось издание многотомного капитального труда «История Сибири»<sup>116</sup> и «История крестьянства Сибири»<sup>117</sup>, авторы которых подчеркивают значение Московско-Сибирского тракта в развитии извоза и кустарных промыслов, обслуживавших извоз. Во втором томе «Истории Сибири» использована точка зрения П. А. Словцова и Р. М. Кабо об изменении направления тракта в обход Тары с 1763 г. «на юго-восток, на Омскую крепость»<sup>118</sup>. В «Истории Сибири» особое внимание уделено исследованию торговли в городах и связанной с ними транспортной сети (в частности, гужевым путям) и в этой связи дана оценка роли Московско-Сибирского тракта для экономической жизни Сибири до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали.

Авторы третьего тома «Истории Сибири» специально рассмотрели развитие извозного промысла, который активизировал в притрактовых городах и селах развитие кузнечного, шорного, санного и других сопутствующих ремесел, способствуя вовлечению населения в товарно-денежные отношения. Однако не стоило бы преувеличивать влияние Московского тракта на отрыв крестьян от земледелия, как это делают авторы тома<sup>119</sup>. Кроме того, исследователи «Истории Сибири» отмечали роль тракта и в развитии русско-китайской торговли<sup>120</sup>.

Для нашего исследования особое значение имеет оценка роли Московско-Сибирского тракта в работах А. П. Бородавкина. Автор подчеркивал, что в притрактовой полосе гораздо сильнее, чем в других местах, были развиты капиталистические отношения при значительной роли торговоростовщического капитала<sup>121</sup>. В свою очередь, Л. М. Горюшкин поставил вопрос о влиянии путей сообщения на развитие капиталистических отношений в Сибири, в том числе о глубине развития капитализма в притрактовой полосе<sup>122</sup>.

Ни одна из работ, освещающих экономическое место Сибири в составе России в XIX в., не обходится без выяснения роли путей сообщения. Так, В. И. Прониным в материалах к спецкурсам по социально-экономическому развитию Сибири специально выделяется тема «Сухопутный и водный транспорт. Развитие парохозяйства на сибирских реках»<sup>123</sup>. Заслуживает внимания вывод историка о том, что «вне городов и трактовых поселений земля не имела рыночной стоимости», так как не приносила прибыли<sup>124</sup>, а также о влиянии тракта на структуру посевов и развитие скотоводства при высоком удельном весе лошадей в связи с растянутыми коммуникациями<sup>125</sup>.



Показательно, что интерес к истории создания и эксплуатации Московско-Сибирского тракта не ослабевает и даже усиливается в связи с актуализацией проблемы взаимодействия окраин и метрополии. Т. С. Мамсик считает, что тракт в начале 80-х годов XVIII в. одновременно с созданием наместничеств, соединяя Москву и Сибирь, «из утилитарного элемента государственного хозяйства в условиях значимых для Российской короны геополитических сдвижек должен был превратиться в символ не столько административного, сколько политического единения окраины и метрополии». Сравнивая с историей развития путей сообщения США, исследовательница отмечает, что «Америка не знала столь выразительного материального символа национально-государственного единства»<sup>126</sup>.

При изучении сибирских ярмарок в XVIII–XIX вв.<sup>127</sup> исследователи связывают наличие и рост ярмарок не только с увеличением численности населения, деятельностью властей по их открытию, с расширением торговых операций купечества, но в том числе и с близостью Московско-Сибирской дороги. Многие наиболее значимые ярмарки находились в городах и селах, связанных этим трактом или около него<sup>128</sup>.

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

Во второй половине XIX в. к югу от главного тракта сформировалась плотная сеть сельских ярмарок, в том числе в селах, находившихся на земских трактах. Но влияние Московской дороги проявлялось и в это время: лавочная торговля преобладала в волостях, через которые проходил Московский торговый путь<sup>129</sup>.

Об уровне грамотности как социальном последствии влияния тракта на трактовых крестьян в сравнении с внутрактовыми писали В. А. и К. Е. Зверевы и Е. И. Соловьёва<sup>130</sup>.

Демографическая ситуация на тракте впервые была представлена нами в процессе комплексного изучения социально-демографического развития сибирской деревни в досоветский период<sup>131</sup>. Для изучения населения Московско-Сибирского тракта нами были использованы результаты общих исследований по истории формирования населения Сибири в XVII–XIX вв.<sup>132</sup> Данные труды не содержат конкретных материалов по формированию трактового населения, но дают возможность проводить эту работу на фоне общих итогов изучения процесса колонизации, переселений, роста населения и хозяйственного освоения края.

М. М. Громыко впервые выделяет тракты как объекты притяжения населенных пунктов. Ею была создана картина размещения населения на Московско-Сибирском пути в пределах Тюменского уезда во второй половине XVIII в.<sup>133</sup> Помимо Тюменского уезда М. М. Громыко исследовала размещение населения и сословия ямщиков по Западной Сибири в целом.

Богатый статистический материал, дающий возможность установить численность населения трактовых уездов в конце XVIII – первой половине XIX вв., имеется в исследовании А. Р. Иволина<sup>134</sup>, хотя автор и не ставил своей целью изучение роли путей сообщения в формировании населения Сибири. Им были собраны достаточно важные сведения, на основании которых можно сделать вывод о концентрации населения в земледельческой и трактовой полосе Западной Сибири<sup>135</sup>. Подобные материалы в виде таблиц, относящиеся ко второй половине XIX в., можно почерпнуть из работы Ю. М. Гончарова и В. А. Скубневского<sup>136</sup>.

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

Для характеристики элементов образа жизни притрактовых жителей нами использовались уже известные исследования. Некоторые оценки Ю. А. Гагемейстера подтверждают решающее значение

тракта для развития городов и сел<sup>137</sup>. Самые обширные селения в Сибири, по данным автора, располагались по Большой Московской дороге, по которой извозом и сбытом припасов зарабатывалось несколько миллионов рублей в год. Там попадались селения в 300 дворов с отлично устроенными и роскошно убранными домами, но, как замечает этот автор, возле таких домов было больше бедных построек, чем в стороне от большого тракта<sup>138</sup>. Исследователь отметил состояние домозаводства у сибиряков и дал описание жилищ на Московской дороге.

Историей тракта, его жизнедеятельностью занимался чиновник Томского губернского статистического комитета Н. А. Костров<sup>139</sup>. Автору удалось передать колорит жизни притрактового населения и зафиксировать некоторые особенности обычного права у притрактовых крестьян в организации гужевого извоза.

В данной работе нами используются труды А. П. Степанова и Н. Попова<sup>140</sup>. Последний на основе бесед со старожилками, занимавшимися извозным промыслом в конце XIX в., приводит интересный материал об образе жизни ямщиков-извозчиков в дороге и на постоянных дворах, воссоздает колорит эпохи, используя образную русскую речь сибирских ямщиков.

Исследования этнографов свидетельствуют о распространенности промыслов, возникших под влиянием извоза: санного, тележного, дворничества и др. В работах оценивается важность сухопутных трактов в заселении лесостепной и степной полосы Сибири, а также характеризуется быт притрактовых жителей<sup>141</sup>. В частности, выводы О. Н. Шелегиной о жилых и хозяйственных постройках русских крестьян Западной Сибири могут быть использованы при характеристике жилища трактовых жителей в период строительства и окончательного заселения тракта<sup>142</sup>.

О традиционном значении избы и новом значении горницы в домах притрактовых крестьян пишет Т. Ю. Назаренко, отмечая влияние тракта и товарно-денежных отношений на приспособление трактовыми крестьянами окружающего мира под свои нужды через устройство и убранство горниц<sup>143</sup>. В. А. Зверев не склонен идеализировать крестьянское жилище сибиряков, которое едва соответствовало санитарным нормам, установленным в середине XIX в., даже у наиболее зажиточной части<sup>144</sup>.

Что касается вопроса о пище трактовых крестьян, то отдельно он не исследовался. Однако в совместной статье с З. П. Горьковской нам удалось обратить внимание на этот элемент образа жизни притрактового населения<sup>145</sup>.

Комплексно, в региональном масштабе, исследована история тракта в пределах Томской губернии. Ряд статей под общим названием «Сибирский тракт», изданных Томским областным краеведческим музеем, воссоздает прошлое тракта в разные периоды и в разных аспектах<sup>146</sup>. На основе картографических материалов Л. А. Тимофеева описывает местоположение тракта в начале XIX в. в пределах Томской губернии. Однако автор очерка ошибочно указывает место переправы через р. Омь, у Чаусского острога (Колывани)<sup>147</sup>. По всем имеющимся сведениям, переправа проходила в Каинске. И. В. Чернова обратила внимание на организацию этапирования преступников в Сибирь в XVIII – начале XIX в., в том числе и по тракту<sup>148</sup>.

О чарезах на Сибирском тракте сообщает М. Г. Лоскутова. Из ее же очерка можно узнать об условиях доставки одного места чая из Кяхты до Томска, об особом налоге за провоз возов через Томск, который уходил своими корнями в эпоху средневековья (так называемый полозовой сбор), об условиях хранения товаров на бирже и в особенной кладовой, о краже грузов на тракте с возов и в местах хранения<sup>149</sup>.

То, что тракт функционировал в постоянно меняющихся условиях окружающей среды, констатировал С. Н. Пивень<sup>150</sup>.

Таким образом, придерживаясь изложенной схемы историографического обзора, можно прийти к выводу о том, что в исторической литературе наиболее освоенным сюжетом является история создания и заселения Московско-Сибирского тракта. В основном изучались отдельные функции магистрали. Имеющиеся в историографии представления о сибирском пути слишком узко сводились

только к его транспортному значению, в то время как тракт являлся целым миром, в котором проявлялись различные аспекты социального взаимодействия. Сложнейшая многофункциональная организация, состоявшая из построек и сооружений, ремонта и обслуживания дороги, провоза грузов, пассажиров, почты, арестантов и т. д., со специфическими элементами образа жизни населения трактовой полосы оказывала значительное влияние не только на развитие сибирского региона, но и всей страны в целом.

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

В ходе работы ставились следующие *задачи*:

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

*Хронологические рамки работы* – XVIII – начало XX вв. Нижняя граница совпадает со временем появления указов об организации почтовой службы по Сибири (20–30-е годы XVIII в.) и началом устройства транссибирской сухопутной дороги. Необходимость сопоставления с ранней эпохой устройства путей сообщения, воссоздания картины функционирования сибирских ямщиков и этапного тракта требует обращения к материалам XVII–XVIII вв. в соответствии с принципом историзма. Без экскурсов в эпоху государственного феодализма и зарождения раннекапиталистических отношений многие явления, вскрываемые в данном исследовании (становление, развитие и организация жизнедеятельности тракта и его товарно-денежного окружения), не имели бы объяснения.

Верхняя граница объясняется сменой исторических реалий в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали, которая внесла значительные изменения в социально-экономическую характеристику региона, ускорила все процессы, происходившие в экономике и жизни населения Сибири. Так как Кругобайкальская ветка Транссиба была введена в строй в 1905 г., мы расширили хронологию тракта началом XX столетия.

*Территориальные границы исследования* включают в себя уезды и округа, через которые проходил Московско-Сибирский тракт в Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской губерниях, а также в Забайкальской и Якутской областях как продолжение или прилегающие к нему пути сообщения. В более раннем периоде – территории, позже отошедшие к Пермской губернии. В этих административных единицах концентрировалась основная часть населения Сибири: здесь отмечается наибольшая активность экономической и административной жизни. Тракт пересекал важные торгово-промышленные и административные центры края. Протяженность данного географического

региона, различные естественно-географических зон помогут выявить характерные особенности и общее в хозяйственной деятельности притрактового населения.

*Научная новизна исследования* заключается в комплексном изучении истории Московско-Сибирского тракта как основной транспортной коммуникации Сибири с начала его создания и до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Впервые в динамике системно рассматриваются вопросы хронологии возникновения тракта и происхождение его наименования, заселение, устройство, промысловая эксплуатация и государственная почтовая гоньба, устройство этапов и этапирование ссыльных. Проведен анализ влияния пути на социально-экономические процессы в притрактовой полосе, определены его значение в продвижении торгово-промышленного русского и сибирского капитала на восток, роль в освоении Сибири и развитии русско-китайской торговли. Дана оценка роли картографирования в отображении процесса развития Московско-Сибирского тракта.

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

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

*Методологией* работы является синтез теоретических подходов, разрабатывающих модели исследования социально-экономической истории и транспортных коммуникаций. «Противопоставление цивилизационного подхода теории общественно-экономических формаций завершилось признанием права обоих подходов к изучению исторического прошлого», – пишет известный историк А. Н. Жеравина<sup>151</sup>. Актуальными и не потерявшими своей значимости являются выводы К. Маркса о значении и роли путей сообщения в развитии капиталистической экономики. Основой для изучения роли и значения Московско-Сибирского тракта служат суждения немецкого историка В. Зомбарта о путях сообщения и формах организации гужевого транспорта при развитии буржуазного общества, полученные им на основе комплексного подхода при характеристике экономического развития Германии в XIX в.

В исследовании путей сообщения и транспортных перевозок мы используем выводы Ф. Броделя, считавшего перевозки необходимым завершением производства, которые сами по себе были «промыслом», а транспорт – родом архаичной мануфактуры, в которую капиталист глубоко не втягивался, потому что экономически оправдывались перевозки только по главным направлениям. Ф. Бродель пересматривает отношение к сухопутным перевозкам, которые обычно изображались как неэффективные из-за состояния дорог, на протяжении столетий остававшихся такими же, какими предоставила их человеку природа. «Но, – пишет историк, – это была *относительная* неэффективность: обмены былых времен соответствовали экономике былых времен. Повозки, вьючные животные, курьеры, гонцы, почтовые станции играли свою роль как производные от определенного спроса»<sup>152</sup>. Опираясь на исследования В. Зомбарта, Ф. Бродель утверждает, что сухопутным транспортом перевозили намного больше товаров, чем по рекам и каналам<sup>153</sup>. К такому же выводу относительно Московско-Сибирского тракта эмпирическим путем пришел и Н. М. Ядринцев.

Одним из главных методологических подходов, используемых в исследовании, является

концепция «модернизации», понимаемая как процесс перехода от традиционного аграрного (патриархального – с точки зрения социологии) общества к капиталистическому (индустриальному). «При всех теоретических, концептуальных и фактологических разногласиях научное сообщество в основном едино в том, что касается модернизации как перехода от традиционного общества к современному, от аграрного к индустриальному», – делает вывод академик В. В. Алексеев<sup>154</sup>. История Московско-Сибирского тракта как главной транспортной артерии Сибири хорошо вписывается в схему модифицированных фаз или волн модернизации в России, захватывая период доиндустриальной модернизации (протоиндустриализации) на протяжении XVIII–XIX вв.<sup>155</sup> В условиях развития в Европейской России парового и железнодорожного транспорта Московско-Сибирский тракт в Сибири испытывал давление со стороны центра и ускоренно приспособлялся к модернизационному нажиму традиционными архаическими способами, совершенствуя их.

Выводы о социально-экономическом значении путей сообщения, об усилении их роли как транзитных коридоров, о стремлении властей овладеть пространством как таковым с целью его эксплуатации, об оптимальном динамическом использовании пространства с целью лучшей организации передвижения являются для нас существенными теоретическими положениями. Передвижение в пространстве людей, товаров (грузов) и передача информации – это необходимые условия любого социального, экономического (более широко – любого цивилизационного) развития. Возможность индивидуализировать конкретные участки пространства, охарактеризовать их пригодность для эксплуатации в определенные хронологические эпохи, определить их значимость как производственного (пространственного) ресурса<sup>156</sup>. Оценить зависимость объекта от пространства, удачного его расположения и возможности эксплуатации пространства тракта населением – все это позволяет создать качественное описание сухопутного транспорта Сибири эпохи его гужевой истории.

Важнейшим методологическим подходом исследования истории тракта является *историко-системный*, базирующийся на том, что историческая реальность представляет собой совокупности взаимосвязанных и взаимодействующих объектов, определенные целостные системы образования. Одним из таких является Московско-Сибирский тракт как основная и многоаспектная транспортная коммуникация Сибири. Будучи сложноорганизованной и целостной системой, он, в свою очередь, включал ряд аспектов: имперский (центр – окраина, повинности, картографирование, ссылка и т. д.); социальный (взаимодействие разных групп населения); экономический (как производство с разделением труда мануфактурного типа, сочетающего элементы государственные и частные) и социокультурный (элементы образа жизни, население, экономика, формы передвижения по нему, повинности и другие методы по его содержанию, элементы образа жизни и пр.). Такой подход в методологии изучения тракта не противоречит ни марксистскому подходу о приоритете материальной составляющей в общественном развитии, ни парадигме школы «Анналов», противопоставлявшей событийной политической истории открытую, тотальную историю, изучающую все аспекты человеческой деятельности при стремлении к синтезу, обобщению той или иной части, к конвергенции общественных наук под главенством истории<sup>157</sup>.

В целом работа выполнена в русле методологии социальной истории, разрабатываемой Б. Н. Мироновым по истории страны XVIII – начала XX вв. Автор доказывает поступательность и нормальность исторического процесса в контексте перехода к модернизированной России<sup>158</sup>.

Наше исследование строилось также на *локальном методе* изучения истории, нашедшем достаточно широкий круг сторонников, в частности, среди томских историков<sup>159</sup>. Обобщение разработки данного метода позволяет нам использовать следующие его составляющие:

1. Выявление частного, особенного, неповторимого, характерного только для данной местности или области. Например, изучение артелей «дружков» в организации вольной пассажирской гоньбы на Барабе или сословия сибирских ямщиков, существовавшего в определенный хронологический период (с конца XVI в. до первой четверти XIX в. включительно) в Тобольской и Томской губерниях, или



вопроса об истории создания Кругобайкальского участка Московско-Сибирского тракта, или быта притрактowych жителей.

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

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

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

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

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

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

В соответствии с броделевской концепцией длительной протяженности мы использовали многочисленные данные, сравнимые во времени и пространстве, восстанавливая опыт населения Сибири и властей России по созданию и эксплуатации одной из величайших в мире сухопутных дорог<sup>160</sup>.

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

Для изучения истории Московско-Сибирского тракта и его жителей нами привлекались различные типы конкретно-исторических источников: письменные документы; фотодокументы предметов хозяйственной деятельности притрактowych жителей, имеющиеся в краеведческих музеях; картографические материалы.

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

Среди нормативных документов важное место занимают акты, регулирующие натуральные повинности, установленные для России в целом и для Сибири в частности. В них нашла отражение эволюция отношения центральных органов власти в XVII–XIX вв. к устройству дорог и дорожной повинности и замене натуральной ее формы денежной. Кроме того, в этих документах была представлена классификация дорог, дана их техническая характеристика, определены полномочия органов, ответственных за эксплуатацию дорог, источники финансирования устройства и содержания, описаны правительственные эксперименты по замене натуральной дорожной повинности трудом ссыльных и каторжных и т. п.<sup>161</sup>

Особо рассматривается Устав о содержании сухопутных сообщений в Сибири<sup>162</sup>, в котором были заложены основы содержания сухопутных сообщений в регионе в XIX в., а также детально расписана деятельность военно-рабочих команд по устройству путей сообщения и в первую очередь Московско-Сибирского тракта в 20-е годы XIX в. вплоть до их отмены.

Законодательство о ссылке и этапировании ссыльных в Сибирь и по Сибири позволяет восстановить часть истории образования этапного тракта и его эволюцию, дополнить историю ссылки и изменение порядка этапирования с XVII и до конца XIX вв.<sup>163</sup> «Устав об этапах», принятый в 1822 г., предусматривал создание на всем маршруте движения ссыльных «этапов» – пунктов отдыха, регламентировал порядок отправления и движения партий ссыльных, состав и функции этапной стражи, устанавливал нормы довольствия ссыльных и военнотружеников, учреждал органы власти, ведавшие ссыльными, – Тобольский приказ о ссыльных и губернские экспедиции о ссыльных.

Для того чтобы тракт функционировал бесперебойно, необходимо было единое законодательное поле. Дорога должна была обеспечивать проезд гужевых и легковых транспортов и экипажей. Для этого необходимо было создать элементарные условия содержания тракта, чтобы как можно более длительное время в течение года дорога была суха, имела водоотводные каналы, мосты, гати, перевозки через реки. Отсюда возникала необходимость в технических стандартах, установленных для всей империи, а также и отдельных нормах только для Сибири, находящихся в Уставе о путях сообщения. Разного рода акты вводили либо натуральные дорожные повинности, либо денежные сборы с проезжающих на перевозах через реки и по отдельным участкам тракта для их содержания. С развитием интенсивного движения необходимо было регламентировать правила проезда по дороге для обозов, почт, фельдъегерей и т. п. Для содержания почтовой гоньбы надо было иметь нормы, регулировавшие ее функционирование: подряды или повинности, разного рода инструкции для почтосодержателей. Без регламентации в гражданском законодательстве сложно было бы организовать такие виды передвижения по тракту, как гужевой извоз и вольная ямщина. Этапирования ссыльных по тракту без нормативной базы вообще не могло быть. Для привлечения в трактовые села не только крестьян, но и разночинцев, в том числе из ссыльных, тоже необходима была правовая регламентация на уровне местных административных актов или обычного права сельских обществ.

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

Большое значение для нашей работы имеет разнообразная делопроизводственная документация губернских, уездных и волостных органов управления, хранящаяся в центральных и местных архивах. Это, в частности, и текущие отчеты генерал-губернаторов и губернаторов, и подготовительные к ним материалы, включающие сведения о занятиях населения. Отчеты окружных исправников содержат описание обязанностей крестьян и их занятий. Данная информация важна для нас тем, что в ней имеются конкретные сведения о распределении дорожной повинности, состоянии

путей сообщения, общей доходности от извоза, а также проекты, предложения окружной администрации, в которых отражались изменения, происходившие в сибирской деревне. Особый интерес представляют материалы по организации дорожной повинности и почтовой гоньбы по Московско-Сибирскому тракту. Первичные материалы – отчеты волостных правлений – позволяют проследить на протяжении десятилетий роль населения трактовых сел в обслуживании интересов государства и главной транспортной артерии Сибири.

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

Ямскому сословию посвящены разнообразные источники. Так, в таможенной книге г. Тары за 1674–1675 гг.<sup>164</sup> узнаем, что русские во второй половине XVII в. достаточно хорошо были осведомлены о путях сообщения с Томском через Барабу от Тары.

Конечно, особое значение для нас имеют документы Ямского приказа и Ямской канцелярии и конторы в Санкт-Петербурге и Москве. В документах этих архивов обнаруживаются нормативные акты по управлению ямским делом в России, в том числе и сибирскими ямщиками, имеется отчетность управителей ямов или ямских приказчиков, присутствуют сведения по истории ямщиков в Сибири в XVIII в. В фондах Ямской канцелярии собраны царские указы по ямским делам, указы Сената Ямской канцелярии (копии) за 1621–1776 гг. Знакомство с указами и решениями Сената приводит к выводу о том, что они носили прецедентный характер, т. е. решение по делу какого-либо российского яма распространялось на всех ямщиков. Сведения об управлении сибирскими ямщиками конкретизируются в делах, имеющих указы управителям сибирских ямов<sup>165</sup>.

В фондах местных архивов Тобольска и Тюмени сохранились материалы о численности сибирских ямщиков в разное время и документы, характеризующие их занятия, правовой статус, участие в сибирской жизни<sup>166</sup>. Более всего отражена деятельность ямщиков в фондах Г. С. Батенькова<sup>167</sup> и Первого Сибирского комитета<sup>168</sup>. Фактически мы имеем два одинаковых дела по вопросу о подготовке решения об упразднении ямщиков в Сибири как сословия и причислении их к государственным крестьянам. Рукопись Г. С. Батенькова свидетельствует об его участии в подготовке этого дела к рассмотрению в Первом Сибирском комитете, а подпись М. М. Сперанского на записке «О ямщиках, в Сибири состоящих» подтверждает его ответственность за подготовку решения в Сибирском комитете.

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

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

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

Опубликованные указы крестьян в Уложенную комиссию 1767 г. свидетельствуют об истории устройства Сибирского тракта, повинностях крестьян и истории ямской гоньбы на вновь устраиваемых участках дороги. Указы повествуют о тяжелейших нагрузках, выпавших на долю податных сословий: государственных, приписных, монастырских крестьян и разночинцев сибирских острогов, не только переведенных на дорогу, но и живших в стороне от нее<sup>169</sup>.

Одним из главных источников по истории тракта является социально-экономическая статистика 80–90-х годов XIX в. Данные опубликованы в «Материалах для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири» и «Материалах по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний»<sup>170</sup>. Они подготовлены на основе обследований, проведенных чиновниками Министерства земледелия и государственных имуществ в губерниях Западной и Восточной Сибири. В них содержатся общие данные о земледелии, землепользовании, системах полеводства, повинностях, найме рабочей силы, торговле, рынках сбыта и промыслах крестьян. Статистические сведения в этих изданиях обобщены и дополнены целостной характеристикой крестьянского хозяйства – транспортной промысловой деятельностью. К сожалению, статистические таблицы, предоставляющие возможность произвести подсчет численности трактового населения и хозяйств в селах, групп населения, размеров запашки, численности рабочего и рогатого скота в хозяйствах, количества лиц, занимавшихся извозным промыслом и т.п., имеются только по Иркутской и Енисейской губерниям, а также по Ялutorовскому округу Тобольской губернии<sup>171</sup>. Содержащаяся в этих томах информация позволяет подсчитать число населенных пунктов по Московско-Сибирскому тракту и количество жителей в них; выявить данные о наемных рабочих и хозяйствах, нанимавших рабочую силу и отпускавших наемных работников; провести группировку крестьянских хозяйств по количеству запахиваемой земли и рабочего скота; вычислить процент безлошадных и безземельных хозяйств; сравнить уровень расслоения крестьянства трактовых и вне трактовых сел и волостей. Материалы выпусков дают конкретные сведения о числе крестьянских хозяйств, занимавшихся извозом, дворничеством, о бюджетах жителей притрактовой полосы, основном грузопотоке, социальной организации крестьян при перевозке грузов и пассажиров.

Для определения объема перевозок в Сибири важным источником служат материалы ведомственной статистики: городских дум Тюмени, Томска и Иркутска. Наиболее полно представлены сведения по Иркутской городской думе, так как они печатались в изданиях думы. «Известия Иркутской городской думы» за 1886–1896 гг. дают возможность подсчитать число возов с грузами, проходивших мимо застав, где с них брался повозный сбор. «Известия...» сообщают не

только о количестве возов, но и о характере товара, времени и направлениях привоза и вывоза грузов. По Тюмени и Томску подобные сведения не публиковались. Некоторые отрывочные сведения о числе возов, проходивших через эти города, обнаружены в фондах городских дум и губернских управлений. Имеются сведения либо о сумме повозного сбора, либо о количестве груза, прибывшего в эти города. Некоторые данные об объеме перевозок в Сибири обнаруживаем в фондах Департамента торговли и мануфактур (о доходах г. Томска с характеристической суммы повозного сбора, где, в частности, отмечалось, что он составлял 1/5 всех сборов города)<sup>172</sup>.

Подсчет численности хозяйств, занимавшихся содержанием постоянных дворов, позволяют провести материалы Первой всероссийской переписи населения 1897 г. Так как перепись проводилась во время строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, то указания на содержание постоянных дворов имеются только на участке Московско-Сибирского тракта между Томском и Иркутском, т. е. там, где железная дорога не совпадала полностью с трактом или работы находились в стадии завершения. Сведений о наличии постоянных дворов на участке между Тюменью и Томском нет<sup>173</sup>.

В работе использованы сведения фонда Н. М. Ядринцева, собиравшего фактический материал о грузоперевозках и действии торгово-транспортных фирм в Сибири<sup>174</sup>, а также фонда купца М. Ф. Немчинова, в котором находятся приходно-расходные книги, телеграммы обозных приказчиков, данные о ценах на доставку грузов, договоры-подряды с транспортными фирмами<sup>175</sup>. Несмотря на неполноту имеющихся материалов, они позволяют в целом осветить порядок и организацию транспортировки товаров из Забайкалья в Европейскую Россию.

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

Частично вопрос о численности притрактового населения удалось решить, обратившись к фондам Центрального статистического комитета – Первой Всеобщей переписи населения России 1897 г. В волостях, пересекавшихся Московско-Сибирским трактом, нами подсчитано количество жителей, в том числе по половому и возрастному признакам. Это дало возможность определить долю населения трактовых сел и волостей в общей массе сельского населения трактовых уездов и губерний Сибири, размеры населенных пунктов по числу жителей и дворов, людность двора, динамику трактового населения; установить концентрацию населения в трактовых селах, его удельный вес в общей массе жителей Сибири. Данные переписи наиболее достоверны, так как охватывают весь массив населенных пунктов<sup>176</sup>.

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

В книге использованы материалы местных официальных изданий, например, газета «Томские губернские ведомости», в которой сотрудничали представители чиновничьего аппарата, в том числе председатель Томского губернского статистического комитета Н. А. Костров. В подобных изданиях Тобольска, Иркутска, Красноярска публиковались официальные документы, связанные с вызовами к подрядам на содержание почтовых станций, на строительство и ремонт этапных и почтовых сооружений, на обслуживание перевозов через реки и строительство мостов, на поставки казенных грузов, на доставку золота и серебра из Восточной Сибири до Москвы и пр. В газетах демократического направления – «Сибирская жизнь», «Восточное обозрение», «Сибирь», «Сибирский вестник» и др. в разделах очерков и публицистики, в корреспонденциях с мест,



фельетонах их авторы – писатели, путешественники, крестьяне – характеризовали различные стороны жизни притрактового населения. Газетные публикации отличаются злободневностью и позволяют выявить проблемы, волновавшие притрактовых жителей. Например, в газетах поднимались вопросы о тяжести дорожной повинности и содержании почтовой гоньбы, состоянии путей сообщения. По этим вопросам часто выступали Н. М. Ядринцев и Н. М. Астырев. Публикации этнографического характера содержат описание элементов образа жизни трактового населения.

Большой вклад в дело издания материалов повествовательного характера внесла Н. П. Матханова. Ее публикации путевых записок Н. С. Щукина о Барабинской степи, материалов и воспоминаний современников о графе Н. Н. Муравьеве-Амурском и др.<sup>177</sup> удачно дополняют увидевшие свет ранее мемуары путешественников, чиновников, офицеров, купцов, служивших или живших в Сибири<sup>178</sup>. Публикация Е. В. Комлевой «Обозрения Красноярской округи» 1804 г. полковника А. Ф. Козачковского дополняет историю заселения и устройства тракта на участке Большого и Малого Кемчугов<sup>179</sup>. Материалы такого рода помогают воссоздать историю сооружения и функционирования Московско-Сибирского тракта, элементов образа жизни трактового населения.

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

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

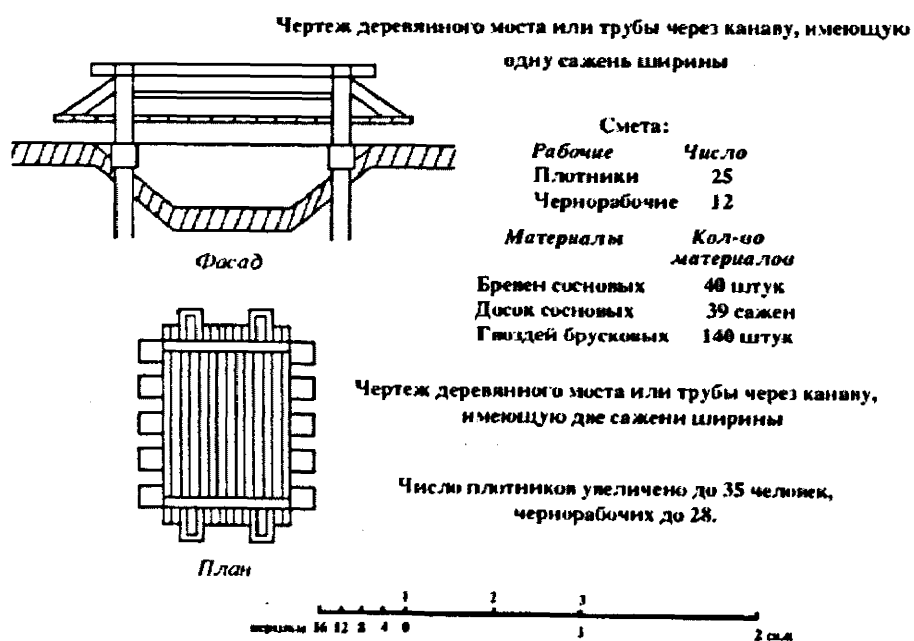
К сожалению, работ историков картографии о путях сообщения в Сибири до сих пор не имеется. Нами был подготовлен библиографический указатель источников и литературы по истории старой карты Сибири (XVII – начала XIX вв.), который поможет со временем написать исследование по истории картографирования Сибири, в том числе и путей сообщения, а также монография, в которой представлен определенный визиотип или видеоряд карт, на которых изображен и описан тракт с момента его зарождения до второй половины XIX в.<sup>180</sup>

В целом в архивах страны накоплен значительный массив карт и планов, включающих и пути сообщения Сибири, начиная с картографических материалов С. У. Ремезова и русских картографических служб от петровских геодезистов и географического департамента АН до военно-топографических подразделений Военного и Морского министерств и различных ведомств: землеустроительных, почтовых, путей сообщения, губернских и уездных служб, что дает нам хорошую почву для определения маршрутов пролегания Московского тракта в Сибири. Нахождение, даже фрагментарное, старых картографических материалов в сибирских музеях и архивах

свидетельствует о постоянной информированности властей и общества о социально-экономических процессах, проходивших в Сибири на разных этапах ее освоения<sup>181</sup>.

Те карты, что были нами исследованы, показывают колоссальную роль центральных и местных властей, населения Сибири по сооружению и устройству дороги, а землемеров и картографов характеризуют как усерднейших специалистов, нанесших местоположение тракта и условно обозначивших на нем разного рода объекты. Кроме того, некоторые из них сами участвовали в определении первых маршрутов строящегося тракта. Например, геодезисты Пётр Скобельцын, Дмитрий Баскаков и др. в 1735 г. определили и нанесли на карту ряд маршрутов, вошедших впоследствии в становившийся тракт<sup>182</sup>. Карты путей сообщения в комплексе с другими источниками (дорожниками) позволяют подсчитать затраты, понесенные жителями в натуральном виде, если на них изображались сооружения, сделанные руками людей. Кроме того, картографические материалы позволяют уточнить изменение местоположения тракта, его смещение в разные периоды, доказывая, что он постоянно совершенствовался властями и населением. Этот же источник выполнял важную вспомогательную функцию при подсчете прогонных и весовых денег при организации почтовой и ямской гоньбы. Недаром все почтовые дорожники Российской империи с середины XIX в. снабжались номерными маршрутными картами, на которых участок каждой дороги имел свой номер, что давало возможность без особых обращений к другим источникам работникам почтовых учреждений подсчитать стоимость затрат на отправляемую корреспонденцию и стоимость проездной платы, в том числе и по сибирским трактам<sup>183</sup>. Таким образом, картографические материалы послужили важным источником по истории сооружения, содержания, эксплуатации, статистике тракта и бюджетным доходам.

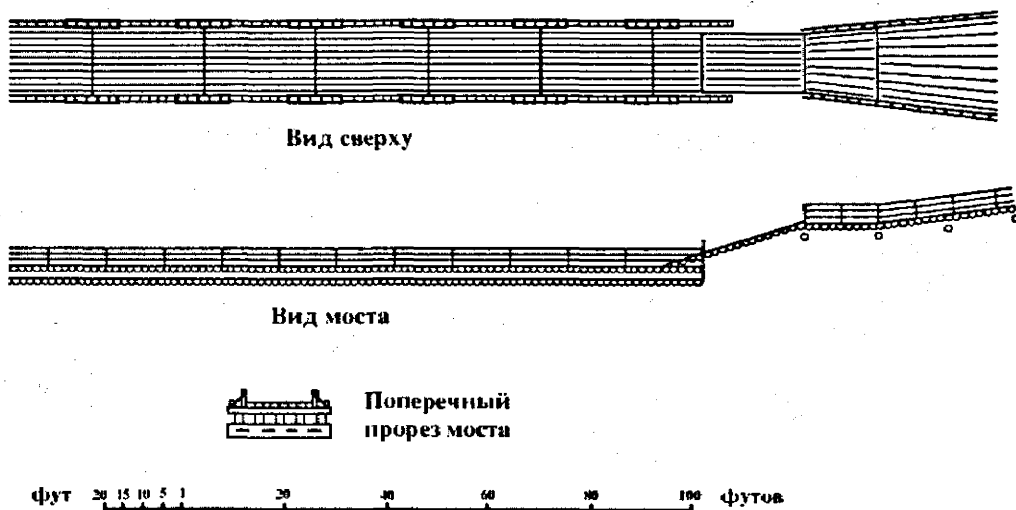
Источником по истории инженерных сооружений на Сибирском тракте послужили материалы фонда № 198 ГАОО, где сконцентрированы разные планы и чертежи насыпной дороги (гатей и плотин) по болотистым, топким и мокрым местам, которые дают представление о техническом устройстве деревянных мостов через реки, мостиков для съезда на боковые дороги, отводных канав для стока воды, боковых дорожных канав, профилей дорог с уточнением условий их сооружения. Такие чертежи одновременно являлись инструкцией для строителей дороги<sup>184</sup>.



Чертеж деревянного моста или трубы через канаву  
(ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 751. Л. 1, 2)

В альбоме чертежей деревянных мостов через реки разной ширины при каждом чертеже сметы указывается необходимое количество плотников, чернорабочих, а также строительного материала: бревен сосновых разной ширины, болтов и пр. Имеются также чертежи ледорезов и разных инструментов, используемых при устройении дорог, труб и мостов, планы копра, катка, тачки, сваебойной бабы и фашинных дорог. Указывается количество чернорабочих на 500 сажень дороги и количество необходимых на такой участок фашин и деревянных кольев<sup>185</sup>.

План наплавного моста через р. Омь, разработанный 30 августа 1812 г., с изображением его трех проекций дает представление о наплавных мостах того времени<sup>186</sup>. Описаны виды столбов для обозначения верст от одной почты до другой, устанавливаемых у въезда в селение, на перекрестке больших дорог и у каждой почтовой станции – типовые для всей империи. Согласно А. С. Кудрявцеву, их установка началась в 1805 г.<sup>187</sup> В этом же деле имеются чертежи шлагбаума и надолбов<sup>188</sup>.

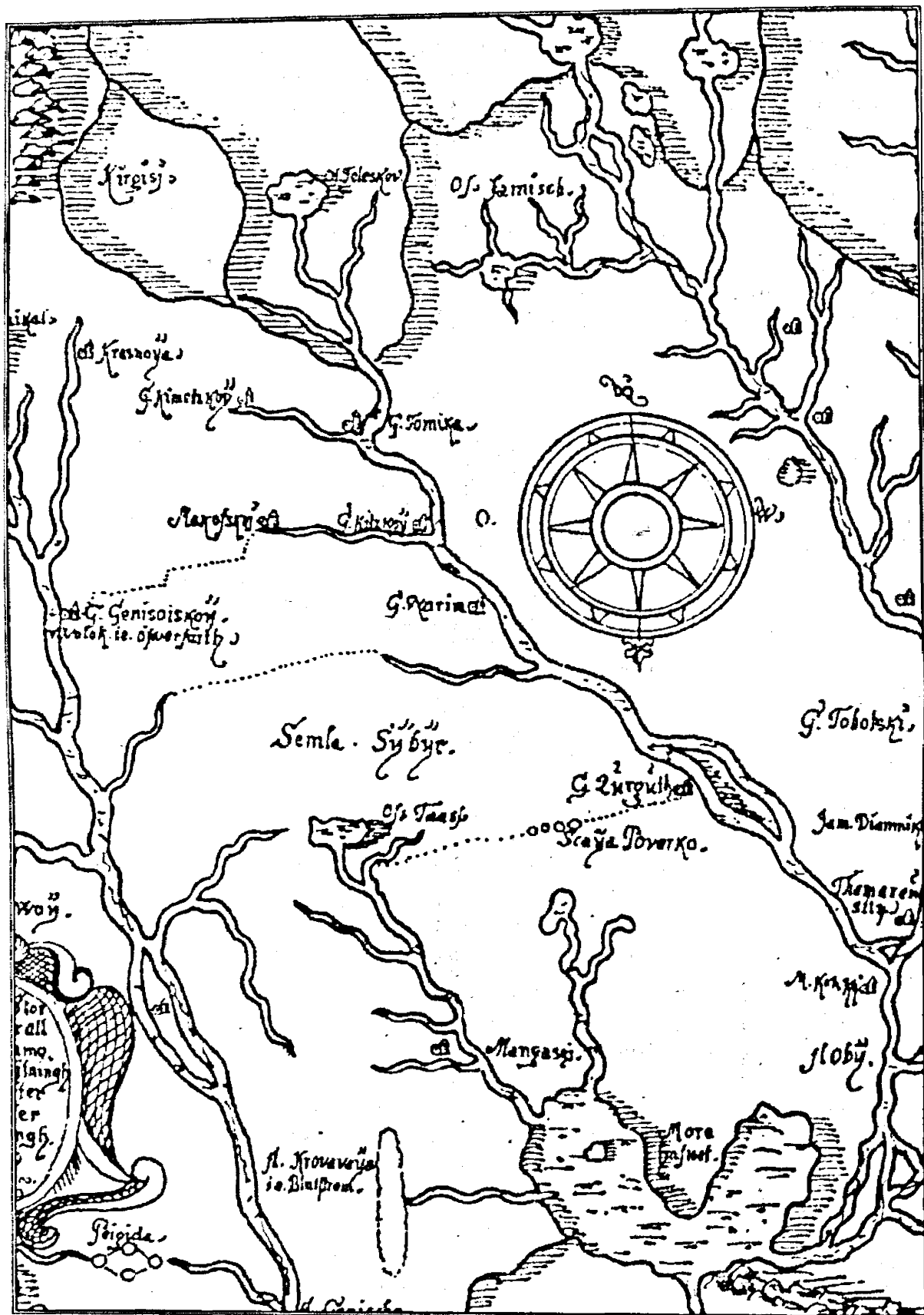


План наплавного моста через р. Омь (ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 747)

Планы разных конструкций перевозов, стоящих в Западной Сибири по большим и уездным почтовым дорогам, описывал и чертил капитан строительного отряда Шматов, командированный в Сибирь в 1823 г. Использовались в XIX в. перевозные средства семи видов, длиной от 4 до 8 сажень, шириной от 1,5 до 2,5 сажень, от двух до шести гребцов при рулевом. Обнаруживается среди этих материалов и план паромного перевоза<sup>189</sup>.

План и фасад этапного лазарета в г. Колывани для 15 больных и фельдшера с прислугой конкретизирует историю ссыльно-этапного тракта<sup>190</sup>. План и фасад полуэтапа в д. Проскоковой Ояшинской волости, а также план и фасад там же общественного хлебного магазина свидетельствуют о внимании властей к социально-бытовым нуждам не только ссыльных, но и местного населения<sup>191</sup>. Для истории почтовой гоньбы интерес представляют чертежи планов и фасадов казенных почтовых домов, станционных и почтовых дворов с пристройками, сочиненными для Сибирской дороги в 1818–1825 гг. в ведомстве Колывано-Воскресенского горного округа<sup>192</sup>.

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



Фрагмент карты Сибири тобольского воеводы (1667-1670 гг.) стольника П. И. Годунова.

Показаны реки и волоки с р. Оби на Енисей и Таз

(Кордт В. А. Материалы по истории русской картографии. – Киев, 1906. Вып. 1. – Сер. 2)

*Практическая значимость исследования* заключается во внедрении его результатов в справочную, научную и учебную литературу, учебные курсы, читаемые по историческим и географическим специальностям в вузах, а также в школьных учебных курсах истории и географии. Работа выполнена в рамках научной комплексной темы кафедры отечественной истории Новосибирского государственного педагогического университета «Исторический опыт освоения Сибири крестьянством в XVII–XX вв.», а также специальной темы «История научно-картографического изучения Сибири XVII–XIX вв.», выполняемой в лаборатории гуманитарных и правовых исследований Института истории, гуманитарного и социального образования НГПУ.

Основные положения, полученные в ходе изучения темы:

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

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

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

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

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

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

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

Монография состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы, включающих названия более 60 архивных фондов и отделов рукописей библиотек Москвы, Санкт-Петербурга, Тюмени, Тобольска, Омска, Барнаула, Новосибирска, Томска, Красноярска, Иркутска, Улан-Удэ, Костромы, Екатеринбурга, Якутска, Владивостока и приложений.

## Примечания

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

<sup>2</sup> *Пронин В. И.* Дорожная сеть Сибири и ее влияние на развитие внутреннего рынка в период капитализма // *Хозяйственное освоение Сибири: История, историография, источники.* – Томск, 1991. – Вып. 1. – С. 136–155; *Андрющенко Б. К.* История дорожного дела в Томской области / Под ред. В. П. Зиновьева. – Томск, 1999; *Сибирский тракт* // *Труды ТОКМ: Сб. ст. / Отв. ред. Л. И. Боженко.* – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 3–65; *Мамсик Т. С.* Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII–XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм // *Опыт природопользования в Сибири XIX–XX вв.* – Новосибирск, 2001. – С. 6–29; *Хобта А. В.* Начало устройства Московского тракта в Иркутской губернии // *Земля Иркутская.* – 2004. – № 3(26). – С. 2–11; *Пивень С. Н.* Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв.: Дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 2005.

<sup>3</sup> *Буцинский П. Н.* Заселение Сибири и быт ее первых насельников. – Харьков, 1889; *Гурлянд Н. Я.* Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII в. – Ярославль, 1900; *Александров В. А., Покровский Н. Н.* Власть и общество. Сибирь в XVII в. – Новосибирск, 1991.



- <sup>4</sup> Катюнов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. – Новосибирск, 2004; Он же. Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках XVII–XIX вв. – Новосибирск, 2006.
- <sup>5</sup> Миллер Г. Ф. История Сибири. – Изд. 2-е, доп. – М., 1999–2000. – Т. 1–2.
- <sup>6</sup> Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г. Ф. Миллера / Отв. ред. Н. Н. Покровский; изд. подг. А. Х. Эллерт // История Сибири. Первосточники. – Новосибирск, 1996. – Вып. 6.
- <sup>7</sup> Словоцов П. А. Историческое обозрение Сибири. Стихотворения. Проповеди / Вступ. ст., сост., подг. текста В. А. Крешика. – Новосибирск, 1995.
- <sup>8</sup> Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири, составленное по Высочайшему Его Императорского Величества повелению, при Сибирском комитете, действительным статским советником Гагемейстером. – СПб., 1854. – Т. 2.
- <sup>9</sup> Беликов Д. Н. Первые русские крестьяне-населенники Томского края и разные особенности в условиях их жизни и быта (Общий очерк за XVII столетия). – Томск, 1898; Буцинский П. Н. Указ. соч.; Головачев П. М. Пути сообщения Сибири XVI и XVII веков. – Тобольск, 1893; Он же. Сибирь. – М., 1902; Он же. Сибирь: Природа. Люди. Жизнь. – М., 1905.
- <sup>10</sup> Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Известия Института исследования Сибири. – Томск, 1921. – № 6. – С. 74–82.
- <sup>11</sup> Покшишевский В. В. Заселение Сибири. – Иркутск, 1951. – С. 108.
- <sup>12</sup> Кабо Р. М. Города Западной Сибири: Очерки социально-экономической географии (XVII – первая половина XIX вв.). – М., 1949. – С. 143.
- <sup>13</sup> Покшишевский В. В. Указ. соч. – С. 106.
- <sup>14</sup> Кузьмина Ф. С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск, 1970. – Вып. 45. – С. 23–34; Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVII – начале XIX вв. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири: XVII – начало XX вв. – Новосибирск, 1985. – С. 19–32; Она же. Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. – Новосибирск, 1983. – С. 3–18; Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX вв. – Омск, 1973; Быконя Г. Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. – Новосибирск, 1981; Вилков О. Н. Очерки социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII вв. – Новосибирск, 1990; Миненко Н. А. По старому Московскому тракту. – Новосибирск, 1986; Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху (состав, занятия и повинности). – Томск, 1980; Он же. Заселение русскими Среднего Приобья в феодальную эпоху. – Томск, 1981; Кожухов Ю. В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. (1800–1861 гг.). – Л., 1967.
- <sup>15</sup> Вилков О. Н. Указ. соч. – С. 41.
- <sup>16</sup> Колесников А. Д. Указ. соч. – С. 88–90.
- <sup>17</sup> Там же. – С. 93–94.
- <sup>18</sup> Там же. – С. 100.
- <sup>19</sup> Кузьмина Ф. С. Указ. соч. – С. 22–34.
- <sup>20</sup> Там же. – С. 22.
- <sup>21</sup> Миненко Н. А. Указ. соч. – С. 5.
- <sup>22</sup> Быконя Г. Ф. Указ. соч. – С. 112.
- <sup>23</sup> Там же. – С. 161.
- <sup>24</sup> Хобта А. В. Указ. соч. – С. 4.
- <sup>25</sup> Там же. – С. 3–4.
- <sup>26</sup> Там же. – С. 9.
- <sup>27</sup> Там же. – С. 10.
- <sup>28</sup> Елизарова Л. История Кругобайкальского тракта // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 22–27; Маркевич О. Старый Хамар-Дабанский тракт // Там же. – С. 28–31; Шободоев Е. Б. Из отчета Иркутского гражданского губернатора Н. И. Трескина за 1806–1812 гг. // Там же. – С. 32–35; Медведев. Дороги из Иркутска в Кяхту / Публ. подг. А. В. Хобтой, прим. А. Гаращенко // Земля Иркутская. – 2004. – № 3. – С. 21–24.
- <sup>29</sup> Иванов Ю. Г. Энциклопедия чая. – Смоленск, 2001. – С. 64–66.
- <sup>30</sup> Миддендорф А. Ф. Бараба. // Прил. к № 2 XIX т. Зап. Имп. АН. – СПб., 1871. – С. 63, 78.
- <sup>31</sup> Шерстобоев В. Н. Илимская пашня. Т. II: Илимский край во II–IV четвертях XVIII века. – Иркутск, 1957. – С. 389.
- <sup>32</sup> 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.
- <sup>33</sup> Тюкавкин В. Г. Сибирская деревня накануне Октября. – Иркутск, 1966. – С. 471.

- <sup>34</sup> Горюшкин Л. М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков (конец XIX – начало XX вв.) – Новосибирск, 1967. – С. 359.
- <sup>35</sup> Сухотина Л. Г. Крестьянство Томской губернии в конце XIX – начале XX вв.: Дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 1963. – С. 213–214.
- <sup>36</sup> Там же. – С. 208.
- <sup>37</sup> Емельянов Н. Ф. Указ. соч. – С. 203.
- <sup>38</sup> Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 222.
- <sup>39</sup> Худяков В. Н. Аграрная политика царизма в Сибири в пореформенный период. – Томск, 1986. – С. 208.
- <sup>40</sup> Островский И. В. Аграрная политика в Сибири периода империализма. – Новосибирск, 1991. – С. 217–219.
- <sup>41</sup> Андриющенко Б. К. Организация дорожной повинности крестьян Томской губернии в первой половине XIX в. // Человек в истории. Памяти профессора З. Я. Бояршиновой: Сб. науч. ст. и матер. – Томск, 1999. – С. 168–176.
- <sup>42</sup> Там же. – С. 176.
- <sup>43</sup> Крестьянское движение в Сибири. 1861–1907 гг.: Хроника и историография / Л. М. Горюшкин и др. – Новосибирск, 1985. – С. 164.
- <sup>44</sup> Кудрявцев А. С. Очерки по истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). – М., 1951; Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. – М., 1988.
- <sup>45</sup> Бабков В. Ф. Указ. соч. – С. 95.
- <sup>46</sup> Зомбарт В. Указ. соч. – С. 2.
- <sup>47</sup> Бабков В. Ф. Указ. соч. – С. 121.
- <sup>48</sup> Там же. – С. 95–96.
- <sup>49</sup> Кудрявцев А. С. Указ. соч. – С. 190.
- <sup>50</sup> Там же. – С. 191.
- <sup>51</sup> Мейен В. Ф. Россия в дорожном отношении. – СПб., 1902. – Т. 1. – С. 8; Гельфер А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения. – СПб., 1911. – С. 2–4.
- <sup>52</sup> Мамсик Т. С. Указ. соч.
- <sup>53</sup> История дорожного дела в Томской области. – Томск, 1999.
- <sup>54</sup> Андриющенко Б. К. Обустройство и содержание Томско-Ачинского участка Сибирского тракта (вторая половина XIX в.) // Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 37–40.
- <sup>55</sup> Катионов О. Н. О содержании и датировке планов Томской губернской почтовой дороги, хранящихся в ГАОО // Моя Сибирь: Вопросы региональной истории и исторического образования: Сб. науч. тр. – Новосибирск, 2002. – С. 16–23; *Он же*. Картографирование Московско-Сибирского тракта в XVII–XVIII вв. // Вестник Томского гос. ун-та. – 2005. – № 288. – С. 103–108. – (Серия: История. Краеведение. Этнология. Археология); *Он же*. Образ Московско-Сибирского тракта на картах XVII–XIX вв. // Образ Сибири в общественном сознании россиян XVIII – начала XXI вв. – Новосибирск, 2006. – С. 49–62.
- <sup>56</sup> Катионов О. Н. Дорожное устройство в Сибири в XIX в. // Россия и социально-экономическое развитие Сибири в XIX в.: Тез. докл. и сообщ. зональной науч. конф., посвященной 60-й годовщине образования СССР и 400-летию присоединения Сибири к России. – Тюмень, 1982. – Ч. I. – С. 52–53; *Он же*. Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. – Новосибирск, 1983. – С. 78–86.
- <sup>57</sup> Буцинский П. Указ. соч.
- <sup>58</sup> Гурлянд И. Я. Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII в. – Ярославль, 1900.
- <sup>59</sup> Александров В. А., Покровский Н. Н. Указ. соч.
- <sup>60</sup> Покровский Н. Н. Томск. 1648–1649 гг. Воеводская власть и земские миры. – Новосибирск, 1989.
- <sup>61</sup> Миненко Н. А. Северо-Западная Сибирь в XVIII – первой половине XIX вв.: Историко-этнографический очерк. – Новосибирск, 1975; *Она же*. Русская крестьянская семья в Западной Сибири (XVIII – первой половине XIX вв.). – Новосибирск, 1979.
- <sup>62</sup> Русакова Л. М. Сельское хозяйство Среднего Зауралья на рубеже XVIII–XIX вв. – Новосибирск, 1976.
- <sup>63</sup> Катионов О. Н. Сибирские ямщики в конце XVIII – начале XIX вв. // «Сибирь – мой край...»: Проблемы региональной истории и исторического образования: Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1999. – С. 236–250.
- <sup>64</sup> Шерстобоев В. Н. Указ. соч. – Т. I. – С. 413–428; Т. II. – С. 371–387; Емельянов Н. Ф. Указ. соч. – С. 207–210, 221–224; Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 342–343.
- <sup>65</sup> Ларионов Д. Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии. – Иркутск, 1870. – С. 83–85, 212, 220.
- <sup>66</sup> Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб., 1888–1898. – Вып. 1–22.
- <sup>67</sup> Кауфман А. А. Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского округа и северо-западной части Мариинского округа Томской губернии // Материалы для изучения экономического быта ... – СПб., 1892. – Вып. 18. – Т. II. – С. 167–168.
- <sup>68</sup> Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. – М., 1890. – Т. II. – С. 167–168.

- <sup>69</sup> *Кавфман А. А.* Сибирь // Брокгауз Ф. А., Ефрон И. А. Энциклопедический словарь. – СПб., 1900. – Т. XXIX. – С. 782.
- <sup>70</sup> *Кавфман А. А.* Экономический быт государственных крестьян и оседлых инородцев Туринского округа Тобольской губернии // Материалы для изучения экономического быта... – СПб., 1889. – Вып. 13. – Ч. 1. – С. 147, 167.
- <sup>71</sup> *Молодых И.* Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости // Изв. ВСОИРГО. – Иркутск, 1890. – Т. 1. – № 1. – С. 34–59.
- <sup>72</sup> Там же. – С. 45.
- <sup>73</sup> *Покшишевский В. В.* Указ. соч. – С. 110.
- <sup>74</sup> Там же. – С. 106, 109.
- <sup>75</sup> Цит. по: *История Сибири* / Гл. ред. А. П. Окладников, В. И. Шунков: В 5 т. – Л., 1968. – Т. 3. – С. 63.
- <sup>76</sup> *Катионов О. Н.* Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в.: Дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1987. – С. 87; *Дмитриенко Н. М., Зиновьев В. П.* Купеческая семья Кухтериных // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX вв.). – Барнаул, 1995. – С. 191–203; *Тамск.* История города от основания до наших дней / Отв. ред. Н. М. Дмитриенко. – Томск, 1999. – С. 106.
- <sup>77</sup> *Бойко В. П.* Томское купечество в конце XVIII–XIX вв.: Из истории формирования сибирской буржуазии. – Томск, 1996. – С. 144.
- <sup>78</sup> *Соловьёва Е. И.* Извозный промысел во второй половине XIX в. (1861–1893 гг.) // Из истории Сибири. – Новосибирск, 1972. – Вып. 64. – С. 51–61; *Соловьёва Е. И.* Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. – Новосибирск, 1975. – С. 66–84.
- <sup>79</sup> *Соловьёва Е. И.* Извозный промысел во второй половине XIX в. (1861–1893 гг.)... – С. 81.
- <sup>80</sup> Там же. – С. 88.
- <sup>81</sup> *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.
- <sup>82</sup> *Бойко В. П.* Указ. соч. – С. 141.
- <sup>83</sup> *Кузьмина Ф. С.* Извозный промысел... – С. 32.
- <sup>84</sup> *Шмулевич М. М.* Крестьянские промыслы в Западном Забайкалье в первой половине XIX в. // Тр. Вост.-Сиб. гос. ун-та культуры. – Улан-Удэ, 1972. – Вып. 7. – С. 153–176; *Он же.* Очерки истории Западного Забайкалья (XVII – середина XIX вв.). – Новосибирск, 1985.
- <sup>85</sup> *Бойко В. П.* Указ. соч. – С. 128–148.
- <sup>86</sup> *Тамск.* История города от основания до наших дней... – С. 106.
- <sup>87</sup> *Зиновьев В. П.* Доставщики // Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 49–52.
- <sup>88</sup> *Бочанова Г. А., Горюшкин Л. М., Ноздрин Г. А.* Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX вв. – Новосибирск, 2000. – С. 148–195.
- <sup>89</sup> *Пивень С. Н.* Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 2005. – С. 22.
- <sup>90</sup> *Катионов О. Н.* Источники для изучения извозного промысла крестьян Московско-Сибирского тракта второй половины XIX в. // Источники по истории освоения Сибири периода капитализма: Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1989. – С. 46–58.
- <sup>91</sup> *Андреевич В. К.* Исторический очерк Сибири по данным, представленным Полным собранием законов. Т. III: Елизаветинский период. 1742–1762 года. – Томск, 1887; *То же.* Т. IV: Екатерининское время. – СПб., 1887; *То же.* Т. V: Екатерининский период. – Одесса, 1889; *Он же.* Краткий очерк истории Забайкалья от древнейших времен до 1762 года. – СПб., 1887; *Он же.* Сибирь в XIX столетии. Ч. I: (Период от смерти императрицы Екатерины II до 1806 г.). – СПб., 1889; *То же.* Ч. II: (Период с 1806 по 1819 г.). – СПб., 1889.
- <sup>92</sup> *Гольдфарб С.* Иркутская почта: Очерки истории. – Иркутск, 1998; *Яковлев Я. А., Рассамахин Ю. К.* Рассказы о томской почте. – Томск, 2003.
- <sup>93</sup> *Яковлев Я. А., Рассамахин Ю. К.* Указ. соч. – С. 255.
- <sup>94</sup> Там же. – С. 275–277.
- <sup>95</sup> *Бржозовский О.* Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части. – Казань, 1855; *Почта и телеграф в XIX столетии.* – СПб., 1902; *Базилевич К.* Почта в России в XIX веке. – М., 1927; *Вигилев А. Н.* История отечественной почты. – 2-е изд., перераб. и доп. – М., 1990. – С. 249–259.
- <sup>96</sup> *Казаркин Т. А.* Из истории Московско-Сибирского тракта // Труды ТОКМ. – Томск, 2000. – Т. XII. – С. 15–21; *Андреева Е. А.* Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников // Там же. – С. 22–27.
- <sup>97</sup> *Катионов О. Н.* Ямщики на Московском тракте // Советская Сибирь. – 1991. – 26 июня; *Катионов О. Н., Кузнецова Ф. С.* Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области: Сб. науч. тр., посвященный 60-летию Новосибирской области. – Новосибирск, 1997. – С. 48–58.

- <sup>98</sup> Кодаи С. В. Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия первой половины XIX в.: Учеб. пособие. – Иркутск, 1980; Дворянов В. Н. В сибирской дальней стороне... (Очерки истории царской каторги и ссылки: 60-е годы XVIII в. – 1917 г.). – 2-е изд. – Минск, 1985; Марголис А. Д. Тюрма и ссылка в императорской России: исследования и архивные находки (20-е гг. XIX – начало XX вв.). – М., 1995; Болонев Ф. Ф. Старообрядцы Забайкалья в XVIII–XX вв. – Новосибирск, 1994. – С. 38–47.
- <sup>99</sup> Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). – СПб., 1999. – Т. I–II.
- <sup>100</sup> Кодаи С. В. Политическая ссылка... – С. 54; Он же. Сибирская ссылка декабристов (историко-юридическое исследование). – Иркутск, 1983. – С. 94–110.
- <sup>101</sup> Болонев Ф. Ф. Указ. соч. – С. 38–47.
- <sup>102</sup> Катионов О. Н. Ссылный тракт в Сибири в конце XVIII–XIX вв. (Источники и историография) // Историческое образование в школе и вузе в условиях его диверсификации. (Региональный компонент: теория и практика): Тез. докл. и сообщ. респ. науч.-практ. конф. – Новосибирск, 2000. – С. 71–72; Он же. Ссылный тракт на территории Новосибирской области в XIX в. // Новосибирская область в контексте российской истории. – Новосибирск, 2001. – С. 43–46.
- <sup>103</sup> Филимонов Е. С. Экономический быт государственных крестьян и инородцев северо-западной Барабы, или Спасского участка Каинского округа Томской губернии. – СПб., 1892. – С. 195, 206–209.
- <sup>104</sup> Бочанова Г. А. Обработывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX – начало XX вв.). – Новосибирск, 1978; Горьковская З. П. Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма: Дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1983. – С. 63–64; Соловьёва Е. И. Крестьянская промышленность Сибири...
- <sup>105</sup> Птицын В. В. Селенгинская Даурия. – СПб., 1896. – С. 165–198.
- <sup>106</sup> Катионов О. Н. Роль извозного промысла в земледелии притрактового населения Сибири во второй половине XIX в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири XVIII – начала XX вв. – Новосибирск, 1985. – С. 87–93.
- <sup>107</sup> Ядринцев Н. М. Сибирь как колония в этнографическом, экономическом и политическом отношении. – 2-е изд. – СПб., 1892. – С. 221.
- <sup>108</sup> Там же. – С. 214.
- <sup>109</sup> Потанин Г. И. Города Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – СПб., 1908. – С. 238, 248.
- <sup>110</sup> Россия. Полное географическое описание нашего Отечества: Настольная и дорожная книга для русских людей / Гл. ред. В. П. Семёнов-Тян-Шанский; под общ. ред. П. П. Семёнова-Тян-Шанского, В. И. Лиманского. Т. 16: Западная Сибирь / Сост. И. П. Толмачёв и др. – СПб., 1907. – VIII, 669 с.
- <sup>111</sup> Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. – СПб., 1900. – С. 8–9.
- <sup>112</sup> Сибирь и великая сибирская железная дорога. – СПб., 1893. – С. 275–276; Сибирь под влиянием рельсового пути. – СПб., 1902. – С. 25–26; Соболев М. Пути сообщения в Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – С. 24–36.
- <sup>113</sup> Кабо Р. М. Указ. соч. – С. 71, 140, 144.
- <sup>114</sup> Кожухов Ю. В. Указ. соч.
- <sup>115</sup> Там же. – С. 222, 242, 278.
- <sup>116</sup> История Сибири...
- <sup>117</sup> Крестьянство Сибири в эпоху капитализма. – Новосибирск, 1983.
- <sup>118</sup> История Сибири... – Т. 2. – С. 268.
- <sup>119</sup> Там же. – Т. 3. – С. 63.
- <sup>120</sup> Там же. – С. 65.
- <sup>121</sup> 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.
- <sup>122</sup> Горюшкин Л. М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.). – Новосибирск, 1976. – С. 81, 117–127.
- <sup>123</sup> Пронин В. И. Сибирь в период капитализма. – Новосибирск, 1997. – Вып. 1: Экономическое развитие Сибири в 1861–1900 гг. – С. 59–67.
- <sup>124</sup> Там же. – С. 18.
- <sup>125</sup> Там же. – С. 38, 44–45.
- <sup>126</sup> Мамсик Т. С. Указ. соч. – С. 9–10.
- <sup>127</sup> Резун Д. Я., Беседина О. Н. Городские ярмарки Сибири XVIII – первой половины XIX вв.: Ярмарки Западной Сибири. – Новосибирск, 1992; Они же. Городские ярмарки Восточной Сибири в XVII – первой половине XIX вв. – Новосибирск, 1993; Сидорчук О. Н. Сибирские ярмарки во второй половине XIX – начале XX вв.: Дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 2001; Щеглова Т. К. Ярмарки юга Западной Сибири в XIX – начале XX вв. Из истории формирования и развития всероссийского рынка. – Барнаул, 2001; Она же. Ярмарки Западной Сибири и степных областей во второй половине XIX в. Из истории российско-азиатской торговли. – Барнаул, 2002.

<sup>128</sup> Сидорчук О. Н. Указ. соч. – С. 54, 56–57, 60–62, 70–71, 86.

<sup>129</sup> Щеглова Т. К. Ярмарки юга Западной Сибири в XIX – начале XX вв. ... – С. 76, 79, 80, 91, 133, 144, 151, 161, 162, 371.

<sup>130</sup> Зверев В. А., Зверева К. Е. Распространение печатных изданий в селениях Сибири пореформенного периода (1861–1904 гг.) // Книжное дело в Сибири (конец XVIII – начало XX вв.): Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1999. – С. 118–139; Соловьёва Е. И., Зверева К. Е. Образовательный уровень крестьянства Сибири (конец XIX – начало XX вв.) // Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период: Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1987. – С. 78–89.

<sup>131</sup> Катюнов О. Н. Население Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в. // Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период: Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1987. – С. 117–123.

<sup>132</sup> Александров В. А. Русское население Сибири XVII – начала XVIII вв.: Енисейский край. – М., 1964; Он же. Заселение Сибири русскими в конце XVI–XVIII вв. // Русские старожилы Сибири: историко-антропологический очерк. – М., 1973. – С. 7–49; Беликов Д. Н. Указ. соч.; Бояришинова З. Я. Западная Сибирь накануне присоединения к России. – Томск, 1967; Буцинский П. Н. Указ. соч.; Быконя Г. Ф. Указ. соч.; Воробьёв В. В. Формирование населения Восточной Сибири. – Новосибирск, 1975; Громыко М. М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение. – Новосибирск, 1965; Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху...; Он же. Заселение русскими Среднего Приобья в феодальную эпоху...; Ивонин А. Р. Западносибирский город последней четверти XVIII – 60-х годов XIX в. – Барнаул, 2000; Кабузан В. М., Троицкий С. М. Движение населения Сибири в XVIII в. // Сибирь в XVII–XVIII вв. – Новосибирск, 1962; Колесников А. Д. Указ. соч.; Кузьмина Ф. С. Крестьяне Барабинской степи в XVIII – первой половине XIX вв.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 1970; Лебедева А. А. Из истории заселения Забайкалья и Дальнего Востока в XIX в. // Русские старожилы Сибири: историко-антропологический очерк. – М., 1973. – С. 50–68; Преображенский А. А. Урал и Западная Сибирь в конце XVI – начале XVIII в. – М., 1972; Степанин В. А. Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. – Красноярск, 1962; Пронин В. И. Население Сибири за 50 лет (1863–1913 гг.) // История СССР. – 1981. – № 4; Зверев В. А. Особенности естественного движения городского и сельского населения Сибири (конец XIX – начало XX вв.) // Город и деревня Сибири в досоветский период. – Новосибирск, 1984; История Сибири... – Т. 2, 3; История крестьянства Сибири: Крестьянство Сибири в эпоху капитализма / Отв. ред. Л. М. Горюшкин. – Новосибирск, 1983; Соловьёва Е. И. Численность и структура русской крестьянской семьи Сибири во второй половине XIX в. // Хозяйственное освоение Сибири и рост ее народонаселения (XVIII–XX вв.): Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1979; Миненко Н. А. Русская крестьянская община в Западной Сибири: XVIII – первая половина XIX вв. – Новосибирск, 1991.

<sup>133</sup> Громыко М. М. Указ. соч. – С. 18–73.

<sup>134</sup> Ивонин А. Р. Западносибирский город последней четверти XVIII в. – 60-х гг. XIX в. ... – Прил.

<sup>135</sup> Там же. – С. 50–52.

<sup>136</sup> Гончаров Ю. М., Скубневский В. А. Города Западной Сибири во второй половине XIX – начале XX вв. – Барнаул, 2003. – Ч. I: Население. Экономика. – Прил. 1, 4, 6, 7, 10, 12, 15, 23, 24, 25, 28, 30–34, 44, 45, 46, 47, 59, 60.

<sup>137</sup> Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – С. 139.

<sup>138</sup> Там же – С. 111.

<sup>139</sup> Костров Н. Каинская Бараба // Томские губернские ведомости. – 1874. – № 25–45; Он же. Юридические обычаи крестьян-старожилов Томской губернии. – Томск, 1876.

<sup>140</sup> Степанов А. П. Енисейская губерния / Ред.-сост. А. П. Статейнов; вводная ст., комм. Г. Ф. Быконя. – Изд. 2-е. – Красноярск, 1997; Попов Н. Очерки старой ямщины в Прибайкалье // Жизнь Бурятии. – 1925. – № 5/6. – С. 114–117.

<sup>141</sup> Лебедева Н. И. Хозяйственный быт Приангарья (XIX – начало XX вв.) // Быт и искусство русского населения Восточной Сибири. – Новосибирск, 1971. – Ч. 1: Приангарье. – С. 91; Хозяйство и быт западносибирского крестьянства XVII – начала XX вв. – М., 1979; Этнография русского крестьянства Сибири (XVII – середина XIX вв.). – М., 1981; Шелегина О. Н. Очерки материальной культуры русских крестьян Западной Сибири (XVIII – первая половина XIX вв.). – Новосибирск, 1992; Она же. Адаптационные процессы в культуре жизнеобеспечения русского населения Сибири в XVIII – начале XX вв. (К постановке проблемы). – Новосибирск, 2005.

<sup>142</sup> Шелегина О. Н. Очерки материальной культуры русских крестьян Западной Сибири... – С. 91, 98–99.

<sup>143</sup> Низаренко Т. Ю. К вопросу о влиянии тракта на повседневную жизнь сибирских крестьян // Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 58–62.

<sup>144</sup> Зверев В. А. Семейное крестьянское жилище в его культурно-санитарном измерении (по материалам обследований в Томско-Кузнецком крае конца XIX – первой трети XX вв.) // Крестьянская семья и двор в Сибири в XX в.: проблемы изучения: Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1999. – С. 13–33; Он же. Поселения и

- жилища Новосибирского округа в 1920-е годы // Этнография Алтая и сопредельных территорий. – Барнаул, 1998. – С. 60–64; *Он же*. Историческая эволюция крестьянских жилищ в Сибири по данным массовых санитарных обследований 1920-х гг. // Сибирь в XVI–XX вв.: Экономика, общественно-политическая жизнь и культура. – Новосибирск, 1997. – С. 139–154.
- <sup>145</sup> Горьковская З. П., Катионов О. Н. Пища русских крестьян Сибири в повседневной жизни (период капитализма) // Культурный потенциал Сибири в досоветский период (XVII – начало XX вв.): Межвуз. сб. науч. тр. – Новосибирск, 1992. – С. 55–67.
- <sup>146</sup> Труды ТОКМ – Т. XII. – С. 3–65.
- <sup>147</sup> Тимофеева Л. А. Указ. соч. – С. 30–31.
- <sup>148</sup> Чернова И. В. Этапирование преступников в Сибирь в XVIII – начале XIX в. // Труды ТОКМ... – Т. XII. – С. 43–48.
- <sup>149</sup> Лоскутова М. Г. Несколько слов о чаеделах и чаерезах // Труды ТОКМ... – Т. XII – С. 54–56.
- <sup>150</sup> Пивень С. П. Освоение сибирских просторов до строительства Московско-Сибирского тракта и его влияние на развитие прилегающих территорий // Труды ТОКМ... – Т. XII. С. 23.
- <sup>151</sup> Жеравина А. Н. Кабинетское хозяйство в Сибири (1747–1861 гг.) / Под ред. В. П. Зиновьева. – Томск, 2005. – С. 33–34.
- <sup>152</sup> Бродель Ф. Указ. соч. – Т. 2. – С. 345–346.
- <sup>153</sup> Там же. – С. 346.
- <sup>154</sup> Алексеев В. В. Россия в контексте теории модернизации // Российская модернизация XIX–XX вв.: Институциональные, социальные, экономические перемены. – Уфа, 1997. – С. 72.
- <sup>155</sup> Алексеев В. В. Введение // Опыт российских модернизаций. XVIII–XX вв. – М., 2000. – С. 8.
- <sup>156</sup> См.: Могилевкин И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. – М., 2005. – С. 5–26.
- <sup>157</sup> Про А. Двенадцать уроков по истории. – М., 2000. – С. 43–44.
- <sup>158</sup> Миронов Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX вв.): Генезис личности, демократии, семьи, гражданского общества и правового государства. – СПб., 2000. – Т. I. – С. 17.
- <sup>159</sup> См., напр.: Дмитриенко Н. М. Локальный метод и его использование в истории Сибири // Сибирь в составе России: Сб. ист.-стат. матер. – Томск, 1999. – С. 54–62.
- <sup>160</sup> Бродель Ф. Указ. соч. – Т. 2. – С. 6.
- <sup>161</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – 1830. – Т. 36; СЗРИ: Свод уставов о повинностях. – СПб., 1842. – Т. 4; СЗРИ: Устав путей сообщения. – СПб., 1857. – Т. 12. – Ч. 1. – Тетр. 1; Никольский Ф. С., Томашевский В. К. Устав путей сообщения (Свод законов т. 12, ч. 1). – СПб., 1877; Никольский Ф. С. Систематическое изложение законов о путях сообщения. – СПб., 1881; СЗРИ: Устав о земских повинностях. – СПб., 1899. – Т. 12. – С. 65.
- <sup>162</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38.
- <sup>163</sup> Там же. – 2-е собр. – Т. 1–45.
- <sup>164</sup> Таможенные книги сибирских городов XVII в. – Новосибирск, 1997. – Вып. I: Сургут и Тара. – С. 81–82, 88, 91.
- <sup>165</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 342, 375, 387, 389–391, 394, 756, 770.
- <sup>166</sup> ГАТюмО. Ф. 47: Тюменская приказная изба и воеводская канцелярия; ТФ ГАТюмО. Ф. 10: Тюменский земский суд.
- <sup>167</sup> НИОР РГБ. Ф. 20: Батеньков Г. С. К. 1. Д. 20. Л. 3–11 об.
- <sup>168</sup> РГИА. Ф. 1264: Первый Сибирский комитет. Оп. 1. Д. 3. Л. 166 об.–170.
- <sup>169</sup> Белявский М. Т. Наказы сибирских крестьян в Уложенную комиссию 1767 г. // Археология и источниковедение Сибири. – Новосибирск, 1975. – С. 177–212; Белявский М. Т., Омельченко О. А. Наказы крестьян Енисейской провинции в Уложенную комиссию 1767 г. // Источниковедение и археология Сибири. – Новосибирск, 1977. – С. 202–220.
- <sup>170</sup> Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири...; Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний...; Крестьянское землевладение и землепользование в Тобольской и Томской губерниях: по исследованиям чинов Министерства Государственных имуществ. – СПб., 1894; Куш Н. К. Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Ялуторовского округа Тобольской губернии. – М., 1897. – Т. I.
- <sup>171</sup> Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. – Иркутск, 1889. – Т. I; 1893. – Т. III; Куш Н. К. Указ. соч.
- <sup>172</sup> Известия Иркутской городской думы. – Иркутск, 1886–1896; РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 221.
- <sup>173</sup> РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 648, 654, 657, 693, 699, 703–704, 2483, 2486.
- <sup>174</sup> ГАИО. Ф. 295: Личный фонд Н. М. Ядринцева.
- <sup>175</sup> ЦГА РБ. Ф. 111: Личный фонд купца М. Ф. Немчинова.
- <sup>176</sup> РГИА. Ф. 1290: Центральный статистический комитет. Оп. 11. Д. 648, 654, 657, 692, 693, 699, 703, 704, 2434, 2453, 2456, 2459, 2462, 2477, 2483, 2486.



- <sup>177</sup> *Матханова Н. П.* Путевые записки Н. С. Шукина о Барабинской степи // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области: Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1997. – С.164–169; *Она же.* Граф Н. Н. Муравьев-Амурский в воспоминаниях современников. – Новосибирск, 1998.
- <sup>178</sup> *Максимов С. В.* На Востоке. Поездка на Амур в 1860–1861 годах. Дорожные заметки и воспоминания. – СПб., 1864; 2-е изд. – 1871; *Пантелеев Л. Ф.* Воспоминания. – М., 1958; *Струев Б. В.* Воспоминания о Сибири 1848–1854 гг. – СПб., 1880; *Черепанов С.* Воспоминания сибирского казака // Древняя и новая Россия. – 1876. – № 10. – С. 180–187; *Чукчаздин Н. М.* Мои воспоминания: Избранные произведения. – Тюмень, 1997; *Попов И. И.* Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет. – Л. 1924. – Кн. I; *Кропоткин П. А.* Дневник. – М.; Пг., 1923.
- <sup>179</sup> *Комлева Е. В.* «Обозрение Красноярской округи» Козачковского как источник по этносоциальной истории Сибири начала XIX в. // От Средневековья к Новому времени: этносоциальные процессы в Сибири XVII – начала XX в.: Сб. науч. тр. – Новосибирск, 2005. – С. 229–255.
- <sup>180</sup> *Катионов О. Н.* История научно-картографического изучения Сибири и Дальнего Востока XVII – начала XX вв.: Библиографический указ. лит. (вторая половина XVII в. – 1995 г.). – Новосибирск, 1998; *Он же.* Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках XVII–XIX вв. – Новосибирск, 2006.
- <sup>181</sup> См., например: *Карты и атласы Томского областного краеведческого музея: Каталог / Сост. И. В. Козлова.* – Томск, 2002.
- <sup>182</sup> ОР БАН: Ландкарта пограничных уездов Иркутской провинции и части Красноярского уезда (уезды: Селенгинский, Иркутский, Илимский). «Подлинную карту сочиняли геодезисты: Пётр Скобелыцын, Иван Свистунов, Дмитрий Баскаков, Василий Шетиллов, с подлинной копировал учитель Никита Каркадинов. 1735 году месяца мая».
- <sup>183</sup> См.: *Почтовые дорожники Российской империи, с приложением нумерной карты.* – СПб., 1842–1888.
- <sup>184</sup> ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 750.
- <sup>185</sup> Там же. Д. 751.
- <sup>186</sup> Там же. Д. 747.
- <sup>187</sup> *Кудрявцев А. С.* Указ. соч. – С. 183.
- <sup>188</sup> ГАОО. Ф. 198. Д. 820.
- <sup>189</sup> Там же. Д. 821.
- <sup>190</sup> Там же. Д. 836.
- <sup>191</sup> ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 11. Д. 375.
- <sup>192</sup> Там же. Д. 376, 401, 402, 462, 465.

# ГЛАВА 1. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДЕЛА В СИБИРИ. СОДЕРЖАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ УСТРОЙСТВО ТРАКТА

## § 1. ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ МАГИСТРАЛИ

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

В настоящее время существует три наиболее распространенных наименования самой протяженной сухопутной дороги Сибири в XVIII–XIX вв.: Сибирский, Московский и Московско-Сибирский тракт. Мы решили проследить эволюцию формирования названия сибирской сухопутной дороги с XVII по XXI вв. в источниках, исследовательской литературе и уточнить современные варианты ее наименований.

Путь от Москвы в Сибирь в царских грамотах именуется «Сибирской дорогой»<sup>1</sup>.

В законодательных актах первой половины XVIII в. дорога не имела никакого названия. В них просто указывалось на необходимость учреждения почтовых станций по тракту от Тобольска до Камчатки и до китайской границы<sup>2</sup>, хотя в текущем делопроизводстве встречалось уже два варианта названия. Так, Балаганская канцелярия, которой было поручено устроить станцию Зима, писала в 1744 г. в Яндинский острог: «...велено по *Московской проезжей дороге* учредить станции... Ежели кто пожелает охотою... А охотников не будет, то взять в неволю»<sup>3</sup>. Сибирский приказ в 1760 г. называл дорогу *Сибирским трактом*<sup>4</sup>.

На карте 1766 г. дано следующее название дороги: «Учрежденный по Сибирской губернии почтовый тракт от первой станции Ачитской крепости до первой станции Иркутской губернии села Тулуна»<sup>5</sup>. На картах конца XVIII в. в описаниях-легендах тракт называется «*Большой сибирской дорогой*»<sup>6</sup>.

В 1798 г. в «Расписании пролегающих почтовых трактов через Иркутскую губернию» указано четыре главных и восемь побочных трактов. «Из главных путей от Иркутска: 1-й – в Москву; 2-й – в Кяхту через Байкал-море; 3-й – вокруг моря в Кяхту; 4-й – в Петропавловскую гавань»<sup>7</sup>. самого термина «Московский» нет, но уже указывается направление главного тракта из Иркутска на Москву. Василий Хвостов дал название своей работе, опубликованной в 1809 г., «О Томской губернии и о населении *большой сибирской дороги* до Иркутской границы». В ней дорога называется и «*Большой сибирской*», и «*Сибирской большой*», и просто «*Большой дорогой*», что свидетельствует о ее неустоявшемся наименовании<sup>8</sup>.

В первой четверти XIX в. «Ведомость о пролегающих дорогах в Иркутской губернии», составленная в Иркутске в 1821 г., называет дорогу от Иркутска на запад «*Столичной Московской трактом*»<sup>9</sup>. В 1831 г. в департаменте полиции МВД решался вопрос «о переводе на другое место части *Сибирского тракта*»<sup>10</sup>.

Г. С. Батеньков 20 июля 1857 г. отметил: «Нынешний путь через Тару, бывший долгое время Главным Сибирским...»<sup>11</sup>.

Иркутский исследователь Д. Д. Ларионов в 1870 г. писал: «С 1862 по 1872 гг. торговались и сняли содержание на *Московском тракте* больше купцы, занимавшиеся этим промыслом. Именно из 39 почтовых станций 22 взято купцами (больше все евреи, один содержит 5 станций) и крестьянами, временно записанными в купеческие гильдии, одним мешанином и шестью трактовыми крестьянами»<sup>12</sup>.

Писатель Д. И. Стахеев записал: «Город У. стоит в стороне от *большого сибирского тракта*»<sup>13</sup>. Купец Прокопий Пахолков в мемуарах называл его «*Российско-сибирским трактом*»<sup>14</sup>. В это же

время в отчетах Военного министерства путь в Сибирь именовался «*Главный ссыльный тракт*» от Нижнего Новгорода в Сибирь<sup>15</sup>.

Н. М. Ядринцев при характеристике Барабы в Западной Сибири пишет: «По этой степи тянется черною лентою большая дорога на восток, между Тюменью и Томском... Березовые степи, на севере от *главного сибирского тракта*, не изменяя равнинной местности, переходят в сплошную лесную полосу, гранича «рямами», или характерными болотами с хвойными перелесками». При описании Восточной Сибири он называет дорогу от Красноярска к Иркутску «*Большим трактом Сибири*». Он так описывает местность в районе р. Бирюса: «...большие хвойные леса подходят к дороге, влажность и сырость господствуют кругом, дороги топки... Временами эта главная дорога, при усилиях земской полиции, приводилась в порядок»<sup>16</sup>. Таким образом, Н. М. Ядринцев не использует название «Московский тракт», именуя дорогу «*Большой тракт Сибири*». Упомянутая реплика знатока Сибири позволяет, с одной стороны, зафиксировать отсутствие общепринятого термина-названия, с другой, свидетельствует о признании значимости тракта как главной дороги Сибири.

В официальной переписке 1877–1891 гг. в хозяйственном департаменте МВД решалось дело «Об изменении направления части *Сибирского тракта* от Омска до ст. Бекишевой в Западной Сибири»<sup>17</sup>. В 1887 г. в Правительстве рассматривалось дело «Об установлении сбора за проезд по *Сибирскому тракту* в пределах Восточной Сибири»<sup>18</sup>.

В изданных в 1890 г. «Материалах по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской и губерний» при описании трактов Иркутской губернии авторы, говоря о значении Шелашниковского тракта (прилежавшего к главному. – О. К.), сообщают: «Этим же путем проходят от *Московского тракта* и российские товары, закупленные купцами прямо в России»<sup>19</sup>. Известный статистик, исследователь крестьянского быта, писатель Н. М. Астырев замечал: «Уже в конце XVII в. сказалась настоятельная потребность в устройстве удобного сухопутного сообщения с Москвой: было приступлено к проведению "*сибирского*" ("*московского*" тоже) тракта»<sup>20</sup>. Таким образом, прибывший из Европейской России статистик употреблял как синонимичные оба названия.

В конце XIX – начале XX вв. в официальном издании материалов Первой всероссийской переписи населения 1897 г. по Восточной Сибири дорога именуется как «*Большой Сибирский тракт*»<sup>21</sup>. В хозяйственном департаменте МВД в 1903–1904 гг. дорогу называли «*Великим Сибирским трактом*»<sup>22</sup>.

Таким образом, в официальных документах, исходящих из столицы, тракт назывался чаще всего *Сибирским*. В Сибири же, в губернских городах, его называли *Московским*, особенно в направлении на запад от Иркутска, Красноярска, Томска, Омска, Тюмени. В Томске же при направлении на восток его именовали *Иркутским*. Однако достаточно часто в официальной документации одновременно встречаются разные номинации главной транспортной артерии Сибири. В высочайше утвержденном положении Сибирского комитета от 1 ноября 1858 г. «О прибавке лошадей на почтовых станциях в Сибири по *Московскому тракту*, и о определении веса отправляемых с почтою из Москвы в Кяхту посылок с благородным металлом», исходящем от имперской власти, наименование тракта четырежды разное: «*Московский*», «*Главный Сибирский*», «*Московско-Сибирский*» и «*Московско-Иркутский*» тракт<sup>23</sup>.

В 1921 г. исследователь истории становления и устройства тракта в Сибири А. Д. Григорьев называл дорогу «*Московский тракт*»<sup>24</sup>. Этот термин закрепился в «Сибирской советской энциклопедии», изданной в 1930 г., где имеется статья «*Московский тракт*»<sup>25</sup>, а в названии «*Сибирский тракт*» сделана отсылка: «См. *Московский тракт*»<sup>26</sup>.

Видимо, учитывая региональную специфику наименований тракта, авторы исследований первой половины XX в. унифицировали название сибирской сухопутной дороги и присвоили ей наименование «*Московско-Сибирский тракт*»<sup>27</sup>. Таким образом, название тракта включило в себя официальную (сибирский) и региональную (московский) оценку при названии дороги.

В работах отечественных историков до сих пор продолжают употребляться разные названия дороги. Например, Ф. С. Кузьмина в 1970 г. опубликовала статью «Устройство главного *Сибирского тракта* через Барабинскую степь». Профессор Н. А. Миненко в 1986 г. выпустила книгу с названием «По старому *Московскому тракту*»<sup>28</sup>. Исследователь устройства и заселения тракта в Средней Сибири в XVIII в. Г. Ф. Быконя именуется его и *Московско-Сибирским*, и *Московским*<sup>29</sup>. Е. И. Соловьёва называет тракт и «*Московским*», и «*Сибирским*»<sup>30</sup>. Томские историки и краеведы издали ряд статей под общим названием «*Сибирский тракт*»<sup>31</sup>. В. П. Бойко, сообщая о сухопутных дорогах через Сибирь второй половины XVIII в., пишет: «Именно в это время складывается система сибирских трактов, главным из которых был Московско-Иркутский, носивший название *Сибирского*»<sup>32</sup>. Историк речного транспорта Сибири XIX в. В. Н. Большаков заметил, что тракт «...с 1772 г. официально назывался Государственной восьмой дорогой, но чаще Московско-Иркутским, Московско-Сибирским, Московским, а также Большим Сибирским трактом»<sup>33</sup>. Следовательно, в современной исследовательской литературе авторы к наименованию дороги относятся свободно, не ограничивая себя определенной терминологией.

Итак, под «*Московским*», «*Сибирским*», «*Московско-Сибирским*» трактом в Сибири понимается один объект – большая сухопутная дорога, пересекающая всю Сибирь и Урал. Мы в своей работе в соответствии со сложившейся историографической традицией применяем все вышеназванные наименования тракта. При этом заметим, что в последнее время в исторической литературе и средствах массовой информации все чаще употребляется название «*Московско-Сибирский тракт*», вынесенное нами в заглавие книги.

Таким образом, к началу XXI в. в общественном сознании современников сохраняются различные исторически сложившиеся варианты названий «главной» транспортной коммуникации Сибири. В официальном делопроизводстве, средствах массовой информации, бытовом обиходе сохраняются практически все наименования дороги, появившиеся с начальных этапов ее функционирования: «*Московско-Сибирский*», «*Сибирский*» и «*Московский*» тракт. О многовариантности современных названий основного тракта Сибири наглядно свидетельствуют запросы в справочные системы глобальной информационной сети Интернет. Например, в поисковой системе «Яндекс» частота запроса на сайтах словосочетания «*Московский тракт*» встречалась нам в мае – начале июня 2008 г. – 1380 раз, «*Сибирский*» – 1408 раз, «*Московско-Сибирский*» – 187 раз. При этом надо иметь в виду, что слова «*Сибирский*» и «*Московский*» чаще всего относятся к улицам городов, на которых расположены объекты внимания поисковой системы.

На наш взгляд, наиболее адекватно изучаемому объекту название «*Московско-Сибирский тракт*», которое, с одной стороны, указывает на довольно длительную историческую традицию, отраженную как в делопроизводственных материалах XIX – начала XXI вв., так и в массовом сознании, с другой же, учитывает современные региональные и общероссийские представления о значении сухопутной транспортной коммуникации Сибири. Современное официальное наименование федеральной трассы «Байкал» еще не устоялось в представлении обывателей.

## 1.2. Становление тракта в Западной и Восточной Сибири

До конца XVI в. главная дорога в Сибирь шла через Урал от г. Соликамска по так называемому Лозьвинскому пути: «От Соликамска мимо Чердыни водным путем Вишерой через Камень, в Лозву, Лозвой в Тавду, Тавдой до Тобола, Тоболом до устья Туры, Турой до Тюмени»<sup>34</sup>. Длина этого пути приближалась к 2000 верстам. Хотя русскому правительству известен был и другой путь в Сибирь через Казань<sup>35</sup>. Г. Ф. Миллер отмечал, что дорога через Чердынь, Лозьвинский городок и Пелым была тогда наиболее безопасной. На Лозье располагался склад для припасов, которые привозились туда зимой из Устюга и Сольвычегодска<sup>36</sup>.

В 1597 г. соликамский посадский человек Артемий Бабинов «проведал» более близкую и удобную дорогу в Сибирь от Соликамска, минуя Чердынь до Верхотурья. О том, что правительство уделяло большое внимание устройству проезжей дороги между Соликамском и Верхотурьем, свидетельствует грамота царя Бориса воеводе В. Головину о починке новой дороги между этими городами от 22 апреля 1599 г. (см. прил. 1, док. 1). Бабиновский путь значительно сокращал расстояние между Соликамском и Тобольском. Если по прежней Лозьвинской дороге для проезда требовалось не менее 30 дней, то по новой дороге через Верхотурье ямщик с легкой кладью проезжал за 22 дня<sup>37</sup>.

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

Власти тревожил беспошлинный проезд. А. А. Преображенский называет восемь запретов ездить «неуказными» дорогами во второй половине XVII в. Неуказные дороги продолжали существовать, их роль росла<sup>38</sup>. Хотя правительство и в XVIII в. постоянно подтверждало прежние запретительные указы о непроезде мимо Верхотурья, вплоть до наказания не только конфискацией товара, но и «ссылкой в каторжную работу вечно» (Указы от 1739 г. и от 27 сентября 1754 г.<sup>39</sup>).

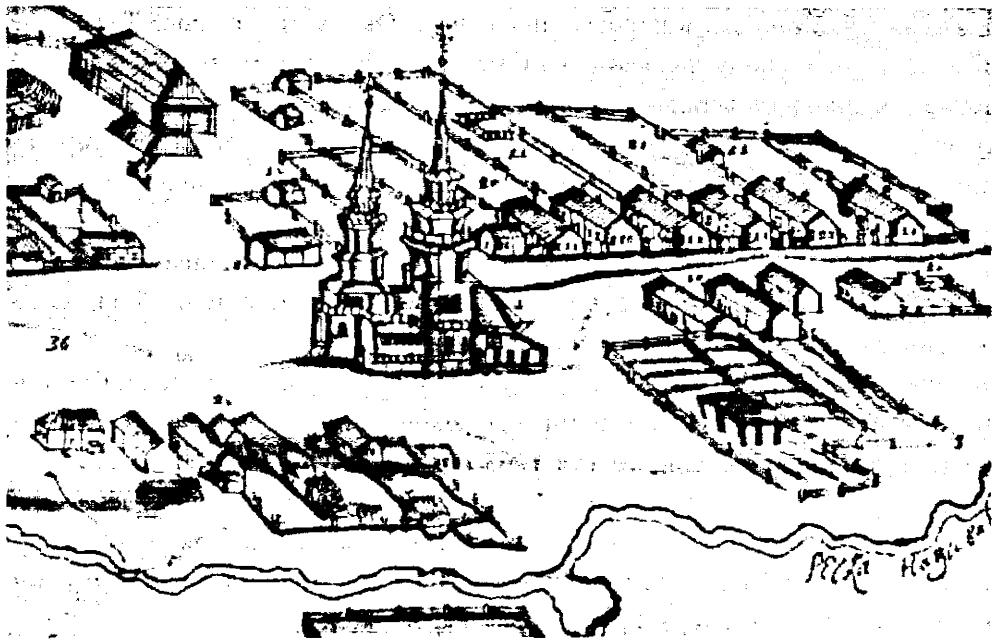
В особых случаях разрешался проезд и через Екатеринбург. Однако тоже могли при этом встретиться трудности. Так, в письме от 6 ноября 1733 г. В. Беринг сообщает В. И. Генину — начальнику екатеринбургских заводов, что он принял к сведению его мнение о том, чтобы ехать через Екатеринбург «с несколькими потребными служителями, а протчих оправить от Таболска чрез Верхотурье, понеже при Екатеринбурге ямов не имеется», а приписные к заводам крестьяне «расположены и обретаются в заводских Ея Императорского Величества в работах». Однако выполняя указ «Ея ИВ ис Правительствующего Сената» о следовании команды «через Екатеринбург до Тобольска или через какое место способнее и ближе» «чтоб в проезде небольшой был денгам расход», он справился в Кунгурской воеводской канцелярии о расстоянии и близости Екатеринбурга и пришел к выводу, что следовать по дороге от Кунгура до Екатеринбурга «способнее и ближе, понеже самая проезжая, а до Демидовых заводов дорога плоха и лесиста». «К тому ж по лесистой и уской дороге материалы вести весьма не способно». Поэтому он разделил команду на три части, «чтоб было в партии по девяносту или по сту подвод»<sup>40</sup>.

Итак, Верхотурье с 1598 г. в течение всего XVII в. и до 1763 г. оставалось главными воротами в Сибирь, через которые шли все официальные сношения Москвы с Зауральем. В XVIII в., с развитием Екатеринбургского горнопромышленного района, значение верхотурской дороги стало снижаться, и с 1763 г. ее сменил более короткий тракт, шедший из Москвы через Кунгур на Екатеринбург и оттуда прямо на Тюмень<sup>41</sup>.

В середине XVIII в. были построены укрепленные линии: Оренбургская, Пресногорьковская, Иртышская, Колывано-Воскресенская. Появилась возможность устройства сухопутного тракта в районах, подвергавшихся ранее опасности нападения с юга<sup>42</sup>. В этих условиях Верхотурская дорога становится анахронизмом. Поэтому правительство закрывает в 1763 г. таможню в Верхотурье, и все движение переключается на Кунгур и Екатеринбург. «Тракт удобный, короткий, и к Кунгuru живописный», — так описывает его П. А. Словцов. Он отмечал, что эта дорога еще в 20–30-е годы XVIII в. «находилась в ходу»<sup>43</sup>.

От Тюмени тракт шел на Тобольск. Этот участок был одной из самых старых дорог Сибири. Начало новому тракту от Тобольска на восток Сибири положила «Инструкция капитан-командору Берингу, в дополнение прежде данной ему из Адмиралтейской коллегии, для исполнения возложенных поручений по Сибирской и Камчатской экспедиции» от 11 марта 1733 г., в которой констатировалось, что от Тобольска «установленной почты нет». В. Беринг должен был по прибытии

в Сибирь вместе с сибирским губернатором восстановить почту до Тобольска и от Тобольска по дороге до Енисейска и Якутска ему «дорогою велеть росписать и назначить станы, от которого до которого возить летом и зимою». В инструкции указывалось: «В пустых и нежилых местах ныне нарочно станов не учреждать и людей и лошадей не содержать», но переезд почт иметь. «А впредь велено губернатору с товарищи самим сыскивать способов, дабы на большой дороге, где нужно быть станам, охотники поселились и в том им вспоможение чинить пристойным увольнении, по рассмотрению губернаторскому»<sup>44</sup>. Следовательно, инструкция передавала полномочия устройства станов сибирским властям, а проложение маршрута – команде Беринга. Сибирские губернаторы при помощи центральных властей выполняли задачу устройства станов и заселения тракта фактически сто лет. 21 апреля 1733 г. в дополнение инструкции вышел Сенатский указ «О учреждении ординарной почты от Москвы до Тобольска и по разным трактам Сибири...», в котором конкретизировались меры по устройству почтовых станов. В частности, чтобы на станы шли охотники их содержать, было принято предложение комиссара Нерчинских заводов Бурцева, высказанное Савве Владиславлеву – российскому послу на переговорах с Китаем (Буринский договор 1727 г.), о разрешении держать на станах «пиво без откупу», так как все равно в Забайкалье на тракте кабаков не было<sup>45</sup>.



Проект Нерчинского серебряного завода. Фрагмент  
(ГАСО. Ф. 59. Оп. 3. Д. 1783)

От Тобольска тракт направлялся к Таре. На этом участке в 1744 г. были учреждены от Тобольска до Тары 20 почтовых станций. На каждую станцию выставлялось по шесть лошадей от трех ямов – Демьянского, Самаровского и Тарского<sup>46</sup>. В Западной, Тарской Барабе в 1771 г. было 25 деревень новоселов. Переселенцы были освобождены на три года от уплаты податей. Кроме того, в течение первых трех лет новоселу выдавался солдатский паек и деньги – по 1 коп. на взрослого мужчину и 1 деньге на жену и детей в день. При поселении крестьянин получал лошадь, корову, двух овец, плуг, топор и семена (9 пудов ржи, 4 пуда ячменя, столько же овса и 1 пуд конопляного семени). Выдавались также лес на строительство изб и дрова. М. М. Громыко отмечает активность селообразования. Размеры деревень крупные – 25–90 дворов. Новые деревни становились сразу большими потому, что поселение происходило организованно, под постоянным контролем властей,

которым удалось избежать индивидуальных одиночных заимок и насадить из оборонных и фискальных соображений крупные, компактные селения<sup>47</sup>.

Дискуссионным является вопрос о том, когда Московский тракт пошел в обход Тары. Ф. С. Кузнецова считает ошибочным сложившееся в исторической литературе мнение о том, что в 1763 г. почтовый тракт был проведен в обход Тары по дороге от д. Готопуповой на притоке Ишима к слободе Абацкой, затем степью до слободы Тюкалинской, отсюда на восток около озер Матюшкина, Андрюхина, Пёстрога через Иртыш до д. Крутой. Отсюда дорога должна была идти прямо на восток до р. Еланки, притока Оми, и выходить к д. Назаровой и Тонтурской станции на существовавший тракт<sup>48</sup>. По мнению исследовательницы, ошибка берет свое начало с работы Р. М. Кабо и ее повторил В. В. Покшишевский<sup>49</sup>. Однако истоки берут начало в работах П. А. Слоцова, который отмечал, что сообщение Тобольска с Томском через Тару продолжалось до 1763 г., что столь незначительная по времени эксплуатация участка Тобольск – Тара объясняется трудностью пути через болотистый Аевский волок и тем, что тракт отклоняется от прямого направления на восток. Поэтому бригадир К. Л. Фрауендорф, начальствовавший на Пресногорьковской линии, предложил в 1762 г. сибирскому губернатору проложить дорогу через слободы Абацкую, Тюкалу, д. Крутую до станции Тонтурской. Благодаря этому дорога между Омском и Тобольском сокращалась на 150 верст. «Сей тракт вышел короче, суше, веселее, – писал П. А. Слоцов, – однако в водополе, при пятиверстном разлитии Ишима, когда бывает остановка в проезде, прежний к Омску тракт через Тару не был забыт»<sup>50</sup>. То есть П. А. Слоцов имел в виду движение на Омск от Тобольска, минуя Тару, а Р. М. Кабо посчитал это сокращение как обход Тары при движении от Тобольска на Томск.

Точку зрения П. А. Слоцова принимает А. Д. Григорьев, который дополняет ее сведениями о возникновении населенных пунктов на пути в обход Тары<sup>51</sup>. Эту версию и воспроизвели Р. М. Кабо и В. В. Покшишевский.

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

Мы видим причину ошибки в том, что предложение бригадира К. Л. Фрауендорфа в 1762 г. было принято вышеназванными авторами как окончательное решение вопроса об изменении направления тракта. На самом деле 20 мая 1763 г. Сенат принял решение не переносить почтовый тракт на новую дорогу, а лишь принять меры к заселению ее крестьянами, ссылаемыми в Сибирь по указу 1760 г. в зачет рекрутов<sup>52</sup>. В указе говорилось об учреждении новых путей с указанием мест и названий почтовых станций и деревень по дороге: «...А как по приложенной к нему Соймонову при том рапорте от него генерал-майора Фрауендорфа карте»<sup>53</sup>.

Такой вывод вступает в противоречие с обнаруженной нами картой, составленной 27 февраля 1766 г. в Тобольской губернской канцелярии. На карте указаны селения по вновь устроенной дороге от д. Готопуповой через слободы Абацкую и Тюкалинскую до Тантуры, а тракт через Тару отмечен таким текстом: «Прежний почтовый тракт через Тару оставлен за неспособностью и далее 34 верст». Точно так же отмечен и тракт через Верхотурье к Тюмени: «Прежний почтовый тракт через Верхотурье от Соли Камской, оставленный за неспособностью и дальностью»<sup>54</sup>.

Итак, дорога через Верхотурье как почтовый тракт закрывается, но тракт через Тару продолжает действовать. В 1788 г. было проведено описание почтовых трактов всех губерний России, в том числе и Тобольского наместничества. Ценно это описание тем, что в нем приводятся данные прежнего положения, т. е. до 1788 г., и сведения на этот год. В итоге становится очевидным, что почтовое сообщение осуществлялось по такому маршруту: от г. Камышлова Пермской губернии через Тюмень – Тобольск – Тару – Каинск – Томск – Ачинск – Красноярск<sup>55</sup>. Таков же маршрут от Тобольска на Тару и Томск во всех дорожных месяцесловах и указателях второй половины XVIII в. Например, в «Дорожном месяцеслове на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве» от Москвы до Тобольска обозначены две реально существовавших дороги: старая через



Верхотурье общим расстоянием от Москвы до Тобольска в 2385 верст и дорога через Казань – 2157, короче верхотурской на 260 верст. А от Тобольска на Томск кроме Тарской дороги других вообще не значится. Кроме того, на почтовом тракте до Тары выставлялись подставы из ямских лошадей в двух местах по 60 в каждой, с Тары до Томска было шесть подстав по 10 ямских лошадей в каждой. А с середины участка тракта от Томска до Красноярска почтовые станы содержали «татары»<sup>56</sup>.

Таким образом, точка зрения Ф. С. Кузнецовой подтверждается несколькими источниками. Вероятно, карта 1766 г. являлась картой-проектом, где были только намечены почтовые станции с предполагаемым числом ямщиков в каждой. Возможностей у властей, центральных и местных, видимо, не хватило, чтобы почтовую гоньбу организовать в обход Тары. Иркутский вице-губернатор Г. В. Семивский, давая маршрут или расписание главного пути от Санкт-Петербурга до Иркутска, ссылаясь на «Указатель дорог Российской империи» 1804 г., отмечал путь через Тару и при этом писал: «Проезжающие в Томскую и Иркутскую губернии, так и купеческие обозы с товарами, нередко туда проезжают на Долматов монастырь, или бывший сего названия город в Пермской губернии и на Ишим, поворачивая для того с первой станции от Екатеринбурга из деревни Косулиной, в 10 верстах от нее вправо и после выезжают на большую дорогу, или главный, Сибирский, почтовый тракт за Тарою в деревню или зимовье Копьево, сокращая тем самым 220 верст»<sup>57</sup>.

Все ведомости о почтовых дорогах в Тобольской губернии показывают преобладающее число лошадей на станциях от Тобольска через Тару: в 1818 г. – по 7 пар почтовых лошадей, в то время как на уездных трактах к Ишиму и от Тюмени к Ялуторовску – по 3 пары<sup>58</sup>. Только в конце первой четверти XIX в. проект 1766 г. удалось воплотить в жизнь. По «Уставу сухопутных сообщений в Сибири» в 1822 г. изменялось направление почтового тракта, соединившегося с той самой дорогой торгующих людей, о которой говорилось выше. Таким образом, устав законодательно закреплял изменение маршрута тракта<sup>59</sup>. А предшествовало этому событию письмо сибирскому почт-директору от М. М. Сперанского, отправленное из г. Иркутска 26 мая 1820 г., в котором он писал о необходимости изменения направления почтовой дороги, минуя Тару<sup>60</sup> (см. прил. 1, док. 4).

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

В отчете по управлению Западной Сибирью за 1823 г. сообщалось: «Положено учредить главный почтовый тракт от Тобольска через слободы Голопупову, Абацкую, Тюкалинскую и вывести его на Каинской округи на деревню Новоназарову, а от оной далее к Томску. Что касается до течения почты на Тару и Ишим, то оставлены прежние туда дороги; но из Тобольска в оба сии города почты следуют вместе с томскою и, дойдя до сл. Голопуповой, отделяются к Таре, и с Абацкой поворачивают на Ишим. От Тары к Ишиму прямого почтового тракта не назначено. Относительно особого тракта от Тюмени чрез Ялуторовск и Ишим до границы Томской губернии идущего, который по торговым сношениям важнейшим, оный оставлен впредь до дальнейших соображений»<sup>61</sup>.

Итак, после того как Омск в 1839 г. стал административным центром Западно-Сибирского генерал-губернаторства, Московский тракт значительно сократился, оставив в стороне Тобольск и Тару, «выгнувшись» несколько к югу на восток от Тюкалы для захода в Омск. С этого времени он стал проходить от Тюмени через Ялуторовск, Ишим (бывшая Коркина слобода), Тюкалу, Омск, затем вверх по р. Оми до с. Еланского. Западная часть его от Тюмени до Абацкой слободы оставалась без изменений, а центральная часть, от Абацкой до Омска, и восточная, от Омска до Еланского, обновилась<sup>62</sup>. На западном участке «выпрямленного» тракта от Тюмени до Абацкой насчитывалось 23 населенных пункта<sup>63</sup>. Почтовый же тракт от Тюмени на Тобольск и от Тобольска на Тару оставался по-прежнему. Только число лошадей, выставлявшихся на почтовых станциях, было уменьшено, и почта ходила в Тару из Тобольска только один раз в неделю<sup>64</sup>.

В первой половине XVIII в. на будущей центральной части тракта от Абацкой к Омску существовало всего четыре деревни, восточная часть, от Омска до Еланского, проходила дугой вдоль р. Оми в течение 15 лет, с 1825 до 1840 гг., когда в порядке спрямления и обхода болотистых мест удалось провести более прямую дорогу через с. Юрьево и д. Кабурлы<sup>65</sup>.

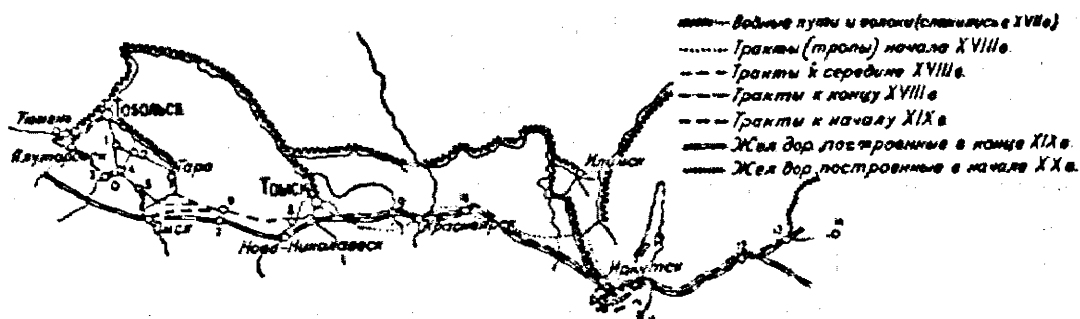


Схема сдвига «продольных» транспортных связей Сибири:

1. Готопуповское. 2. Викулова слобода. 3. Ишим. 4. Абацкое. 5. Тюкалинск. 6. Каинск. 7. Барабинск.
  8. Чаусский острог (Кольвань). 9. Ачинск. 10. Канск. 11. Кяхта. 12. Чита. 13. Нерчинск. 14. Нерчинский завод
- (Покишишевский В. В. Заселение Сибири. — Иркутск, 1951. — С. 108)

Как видим, почтовый тракт вплоть до первой четверти XIX в. непрерывно переустраивался, в 80-е годы XVIII в. он уже сложился и действовал как торговый. В это время уже были известны и проложены пути от Тюмени до Ялуторовска, Ишима, Омска и Каинска. От Тары до Ишима и Омска и по другим направлениям по ним, по описанию почтовых дорог империи, «почтовых отправок не было». Однако в описании 1788 г. говорится об «особенной дороге торгующих людей», которая шла от Тюмени до Ялуторовска, Ишима, от него до слободы Тюкалинской, а от нее «по повороту купеческой дороги до станца села Крупянского», затем в зимовье Тарбулесское, Богданово, Нижнеомскую, с. Еланское, д. Усть-Тарку, д. Хохлово, с. Вознесенское, д. Турумову, с. Антошкино, с. Булатово и г. Каинск. В то время по почтовой дороге от Тюмени до Каинска через Тобольск и Тару выходило 1157 верст, а по дороге «торгующих людей» — 791 верста, т. е. путь этот был короче почтового на 366 верст, и им широко пользовались купцы и проезжающие. В 1839 г. эта дорога с небольшими изменениями и была признана почтовым трактом<sup>66</sup>.

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

Наиболее трудным делом было устройство тракта по Барабинской степи, где до 60-х годов XVIII в. существовала опасность со стороны кочевников, потому что Бараба была очень слабо заселена русскими. Постепенное продвижение русских в Барабинскую степь началось одновременно с двух сторон — из Тарского и Томского уездов. В июне 1713 г. на левом берегу Оби по р. Чаусу был построен Чаусский острог<sup>67</sup>. В 1716 г. около устья р. Оми была заложена Омская крепость<sup>68</sup>. В 1722 г. вдоль намечившейся через Барабу дороги были построены Убинский, Каинский и Усть-Тартасский форпосты<sup>69</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: некому было исполнять подводную повинность.

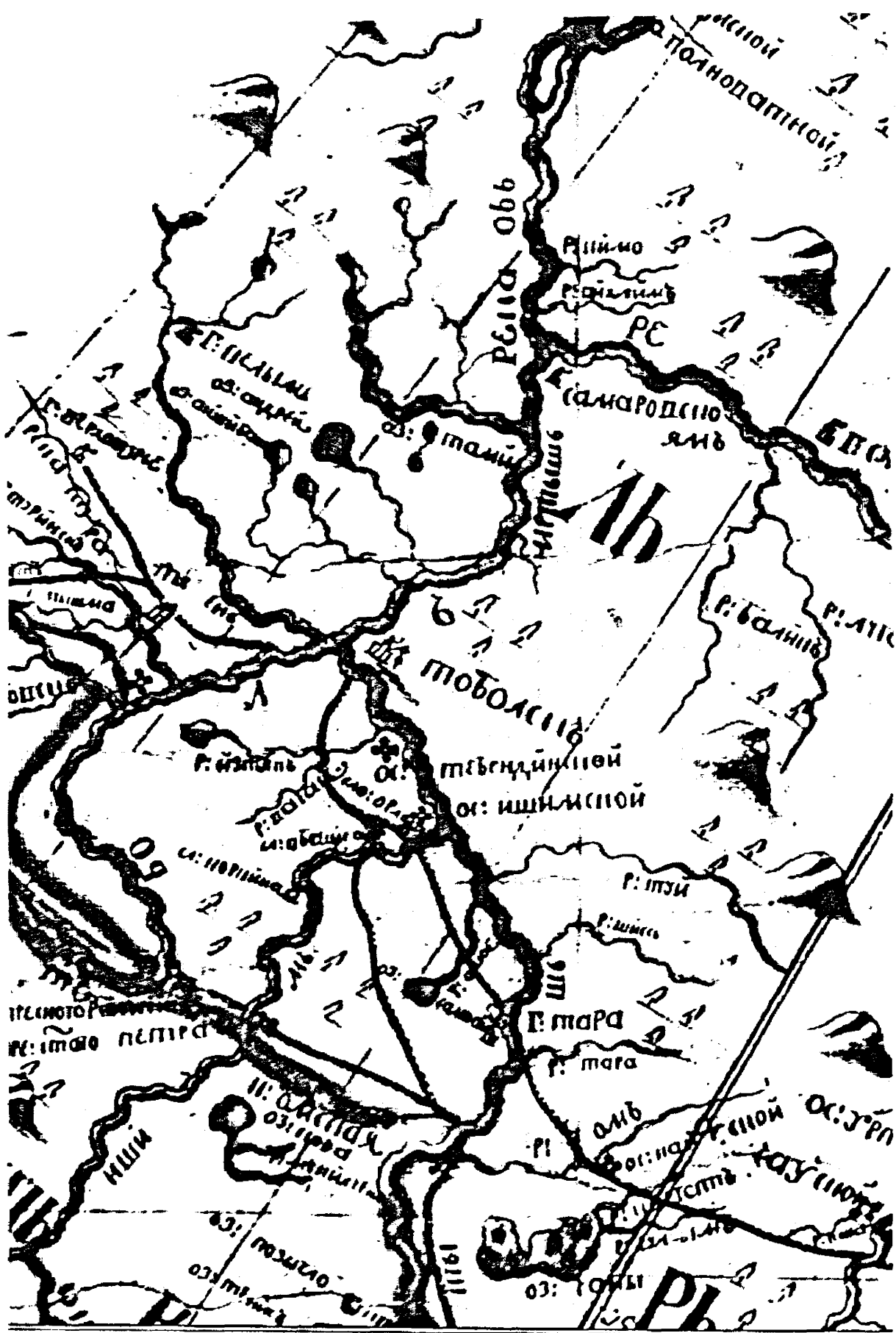
Правительство проводит определенные мероприятия с целью организации постоянного движения по тракту. Обслуживание проезжей дороги через Барабу Сибирская губернская канцелярия возложила на крестьян Чаусского острога, Тарского уезда и Ишимского дистрикта. В 1747 г. в помощь чаусским крестьянам были назначены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

располагались в полосе, где строился главный Сибирский тракт<sup>70</sup>. До того, как тракт сместился к Омску, на р. Оми уже были поселены крестьяне, особенно активно заселялась эта территория в 60–70-е годы XVIII в. Всего в 1771 г. в деревнях по Барабинской дороге Н. А. Миненко насчитала 4438 человек, из них 2455 мужчин, 1349 женщин и 634 ребенка<sup>71</sup>.

В итоге заселения лесостепных пространств Западной Сибири в 60–80-е годы XVIII в. правительство сумело наладить постоянное движение по Московскому тракту через Барабу. Согласно Н. М. Ядринцеву, «окончательное создание тракта на Барабе, на протяжении 600 верст, выпало на долю тобольского губернатора Д. И. Чичерина, который в четыре года населил степь помещичьими крестьянами, сосланными "в зачет рекрут"»<sup>72</sup>. В 1773 г. по тракту через Барабинскую степь от Чаусского острога до г. Тары П. С. Паллас проехал 600-верстный путь за четверо суток. В деревнях, расположенных по тракту друг от друга на расстоянии 20–30 верст, без задержки меняли лошадей<sup>73</sup>. Все население прихода Крохалевской Введенской церкви, куда входили деревни, «новозаведенные» по тракту, где жили недавние переведенцы: Крутые Лога, Иткульская, Чулымская, Ярковская, Каятская, Каргатская Дуброва, Сахтинская, Овчинникова в 1777 г. составляло 1999 чел. обоюго пола. Показательно, что еще в 1773 г. в Крохалевском приходе проживало только 973 чел. Более 1000 человек поселились здесь в период между 1773 и 1777 гг. Это были в прошлом помещичьи крестьяне, сосланные в Сибирь из Европейской России. Их селили на месте раскиданных по тракту зимовий<sup>74</sup>. Таким образом, из зимовий трактовые пункты на этом отрезке дороги к 1777 г. становятся деревнями. От Чаусского острога тракт проходил к Томску через 11 населенных мест<sup>75</sup>.

Сухопутная дорога между Томском и Красноярском к началу XVIII в. представляла собой верховую тропу. Прямую колесную дорогу между этими городами в 1737 г. Гмелин называл новой, возникшей, видимо, в связи с распоряжением Сената в апреле 1733 г. об устройстве правильной почты до Нерчинска. На ней были редкие почтовые станции и производилась смена лошадей, поставляемых по концам ее русскими, а в середине – татарами (за плату)<sup>76</sup>. Здесь в дальнейшем, как отмечал П. А. Словцов, «на расстоянии 557 верст семисотых брошено было несколько зимовьев, от времени до времени заселяемых ссыльными и за рекрутов посылаемыми, особенно в 1762 и 1763 гг. по случаю неурожая в Нерчинском краю»<sup>77</sup>.

В первой трети XVIII в. на этом пути чаще пользовались летней степной конской тропой через верховья Качи, Малого и Большого Кемчуга к низовьям Июса на реки Соксу и Урюп, оставляя Ачинск значительно севернее этой дороги<sup>78</sup>. Но южная дорога от Томска до Красноярска просуществовала всего 25 лет, так как была излишне длинна, в некоторых местах (особенно у Красноярска) очень тяжела и слабо заселена русскими, стало быть, и небезопасна<sup>79</sup>. В 1742 г. появился указ о создании от Томска до Красноярска и Енисейска почтовых станков по тракту, на которых предписывалось содержать по 1 двору и 4 лошади. Всем, кто изъявлял желание поселиться там, разрешалось в течение двух лет не платить оброки и другие сборы, кроме податей и поставки рекрутов<sup>80</sup>. Спрямоленный тракт прошел через с. Кийское (ныне Мариинск) и Ачинск, несколько севернее старой дороги<sup>81</sup>. Подтверждением служит «Чертеж частных и казенных заводов, рудников и лесов в Красноярском уезде», составленный («сочиненный») в середине XVIII в. унтер-шихтмейстером Иваном Чапуриным в масштабе 20 верст в английском дюйме (на 1 л. 42 x 91 (39 x 89) см, 4 кр., бумага, накл. на ватман; картогр. сетка отсутств.). На чертеже хорошо прорисована Большая сибирская «дорога из города Томска в город Красноярск» через д. Итат, с. Боготолское, д. Красноречинскую, острог Ачинский, д. Черноречинскую, которая в этих местах пересекала р. Касуль, Боготол, шла рядом с р. Чулымом, пересекала р. Красную, в Ачинске пересекала Чулым, затем р. Улуй, Черную и Медвежью. Южнее узана старая сибирская дорога от с. Боготольского через д. Симахину, д. Алтай, д. Назарову в слободу Сересную. План-карта интересна тем, что указывает наличие в районе Итата – Боготола – Ачинска рядом или южнее наличие заводов частных (М. Походяшина) и казенных, а также границы их владений<sup>82</sup>.



В 1770 г. на тракте между Томском и Красноярском насчитывалось 22 населенных пункта<sup>83</sup>. В основном это были населенные места, возникшие в результате целенаправленной политики поселения ссыльных. Жители с. Спасского основали трактовую д. Медведчикову, д. Подломской – д. Красноярскую, жители с. Зырянского, переселенцы из Томска и ссыльные – д. Колыонскую. В дальнейшем правительство направило сюда еще несколько партий ссыльных. В 1766 г. по р. Кии сначала было поселено 155 ссыльных, потом еще 106 чел., которые должны были проследовать в Нерчинск. К 80-м годам XVIII в. район тракта от Томска до Чулыма оказался сравнительно густо заселенным, это привело к тому, что по реформе 1775 г. были выделены на пути к Чулыму Семилужная волость и по Чулыму Турунтаевская и Колыонская. Засельщики во второй половине XVIII в. вновь основали 32 деревни. Выходцы из разных деревень и поселенцы основали рядом с с. Семилужным д. Семилужную, которая, разросшись, позже соединилась с селом; д. Кускову на Киргизке; д. Халдееву, Копылову, Кускову у колодца; д. Мазалову, Кузовлеву, Бадашкову на Ушайке и другие, которые вытянулись цепью вдоль Московского тракта. По своим размерам выделялось с. Турунтаево, где числилось 114 душ мужского пола, Ишимское – 51, Колыонское – 94, д. Берикульская – 80, Пешанская – 67 душ мужского пола; остальные деревни насчитывали менее 40 душ мужского пола. Все население Причулымья за 20 лет возросло почти в 2 раза, т.е. ежегодный прирост осуществлялся в размере 5 %, где, безусловно, приток извне доминировал<sup>84</sup>. Г. Ф. Быконя нашел у Г. Ф. Миллера сведения, свидетельствующие о промерах прямого пути и установке верстовых столбов в Красноярском уезде до Томска, Канска и Нижнеудинска местными служилыми казаками еще в 1726 г.<sup>85</sup>

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

Итак, на отрезке Красноярск – Иркутск тракт сложился также ко второй половине XVIII в., когда на нем «не ранее 1768 г. были устроены изрядные почтовые станции от Томска по дороге Иркутской»<sup>87</sup>. До середины XVIII в. Красноярско-Иркутский участок Московского тракта имел два направления: северная дорога выводила к Балаганску и достигала Иркутска по правому берегу р. Ангары; южная дорога, считавшаяся летней, стала основной, проходя восточнее Канска значительно южнее, чем старая зимняя (северная) дорога<sup>88</sup>. В начале 70-х годов XVIII в. на красноярско-иркутском участке Московского тракта находилось 40 населенных мест<sup>89</sup>.

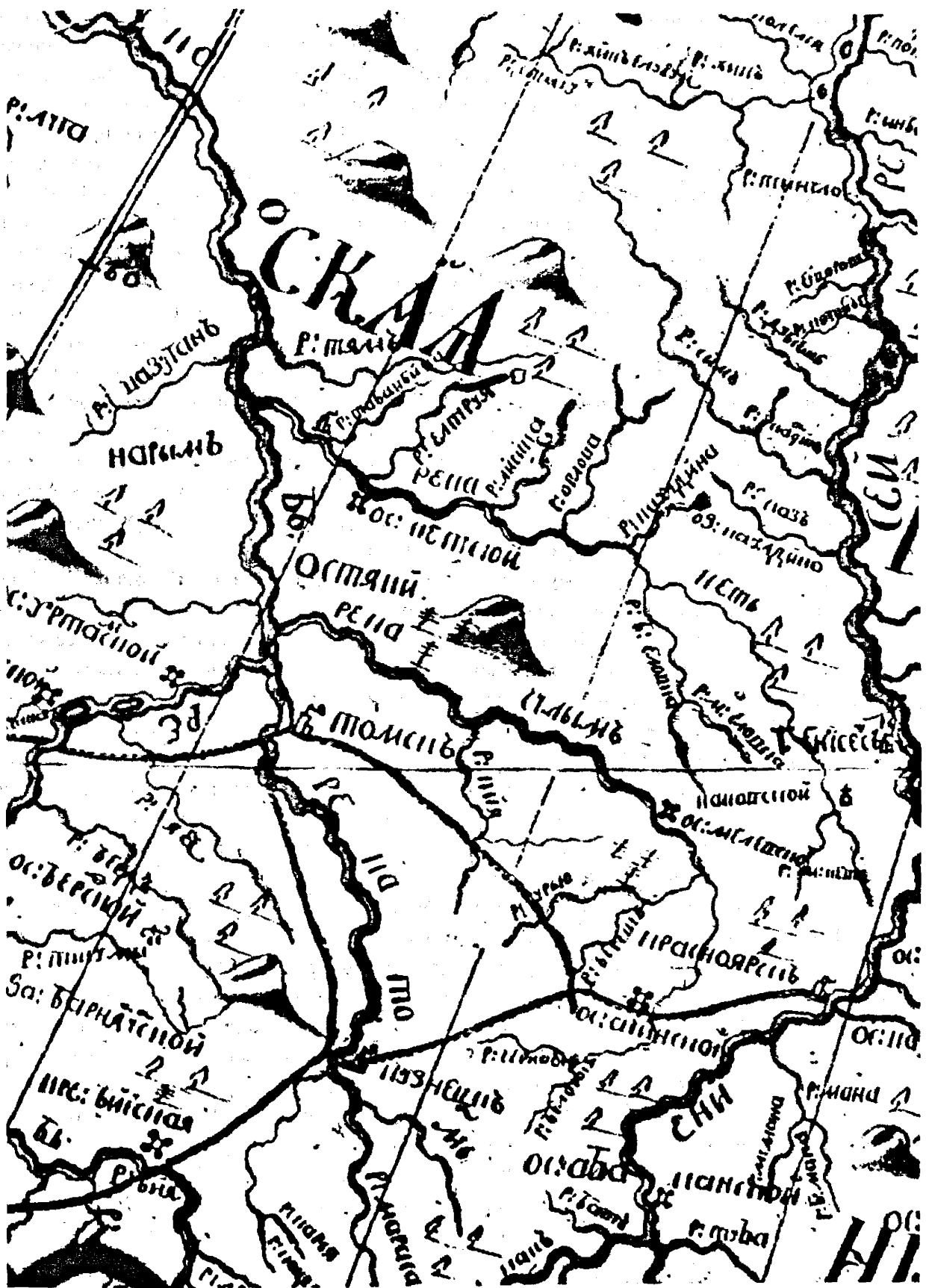
«Таким образом, – пишет Г. Я. Быконя, – в Средней Сибири на расстоянии 790 верст от Боготола до Тулуна на Ачинском, Красноярском и Канско-Тулунском участках Московско-Сибирский тракт благодаря интенсивному заселению окончательно сложился к 80-м годам XVIII в. По устройству он стал соответствовать трактам Западной Сибири и Европейской России. Проезжая часть составляла 10 сажень, а по обе ее стороны было расчищено еще по 10 сажень для прогона скота. Станции размещались через 25–35-ти верстные промежутки»<sup>90</sup>. Однако, на наш взгляд, расстояние между станциями, как правило, было большим. Согласно дорожному месящеслову на 1773 г., расстояния между станциями свыше 35 верст от Тобольска до Томска встречаются в 15 случаях, от Томска до Красноярска – в 8, от Красноярска до Иркутска – в 12, а всего от Тобольска до Иркутска расстояние, установленное правительством, превышалось между 35 пунктами. Всего на

тракте между Тобольском и Иркутском было 86 станций, из которых между Тобольском и Томском было 13 зимовий, от Томска к Красноярску – 9 станов и 6 татарских юрт, от Красноярска до Иркутска – 19 станов, большей частью у рек. Итак, из 86 населенных мест только 39 носили статус городов, острогов, форпостов, слобод, сел, деревень, т. е. менее половины. В это время расстояние от Красноярска до Иркутска равнялось 945 верстам, от Тобольска до Иркутска – 2918, от Москвы до Иркутска через Казань – 5075, до Кяхты – 5774, до Нерчинска – 6222 верстам<sup>91</sup>. Вообще, дорожные месяцесловы как источник еще требуют особого изучения. Так, известен дорожник за 1748 г., но нам в отделе редкой книги БАН было отказано в получении из-за нахождения его в реставрации. Использование источника позволило бы провести сравнительный анализ станов по тракту с 1748 г. по конец XVIII в. включительно. Возможно, ученые академии внесли к 1748 г. Сибирскую почтовую дорогу в дорожник Российского государства, потому что они обладали наиболее полной и подробной информацией о состоянии путей сообщения в империи, имея материалы академических экспедиций 1725–1743 гг.

Пользовались трактом в 20–30-е годы еще нерегулярно. В летописи г. Иркутска 1652–1763 гг. В. и А. Сибиряковых в интервале между январем и мартом 1725 г. говорится о «прибытии ис Тобольска для описания границы и прочих мест геодезистов Петра Скобельцына, Ивана Свистунова, Василия Шетилова, Дмитрея Баскакова», т. е. прибыли санным путем, а воевода «Измайлов по весне 1730 г. отбыл из Иркутска на судах водою», возможно, потому, что пожитков имел немало. Китайские же послы в 1730 г. ко двору Её Императорского Величества «по зиме санми отправлены из Иркутска до Тобольска». В январе 1733 г. «ис Петербурга прибыли последней свиты китайские послы, которые и отправлены за Байкал море»<sup>92</sup>. Опять же в 1733 г. «в сентябре месяце прибыл ис Китай с караванною казною с камисаром Молоковым директор Лоренц Ланг и отправились из Иркутска на дошаниках водою». В 1737 г. «в декабре месяце вице-губернатор Плещеев отбыл из Иркутска на санях в Тобольск». В 1740 г. «в январе месяце прибыл из Москвы отправленный к Китайскому трибуналу за курьера майор Михайла Шокуров, который и отбыл из Иркутска вскорости на китайскую границу». «В сентябре месяце прибыл обратно ис Китай майор Михайло Шокуров со учеником Россохиным, который и отбыл из Иркутска осенью санми». В 1746 г. «в сентябре месяце прибыл из Забайкал моря с вымянною казною в Китаях директор Герасим Лебратовской с камисаром и целовальники, которые отбыли из Иркутска в Тобольск санми в ноябре месяце», т. е. в 40-е годы XVIII в. караваны с имуществом отправлялись посуху, т. е. «санми». В 1750 г. «в августе месяце прибыл с Камчатки назначенный в архиереи архимандрит Иосав Хотунцевский и то же осенью отбыл в Тобольск конми»<sup>93</sup>. Впервые встречается такая фраза «конми», говорящая о возможности передвижения по тракту, видимо, в повозке или верхом.

Заселение тракта продолжалось в XIX в. В 1827 г. было принято решение об устройстве 22 казенных поселений из ссыльных в Канском, Ачинском и Минусинском округах Енисейской губернии. Раньше всего строительство казенных поселений развернулось в Канском округе в трактовых волостях Иланской и Рыбинской, во вновь создаваемых по главному Московскому тракту между селениями старожилов поселениях: Лавинском, Степановском, Бородинском, Елизаветинском и Ловати. К 1829 г. было выстроено 316 домов и размещено 1258 ссыльных. Строительство всех казенных поселений было завершено в 1837 г. Ю. В. Кожухов сделал вывод, что «...енисейские поселения второй четверти XIX в. по существу ничем не отличались от иркутских, создававшихся в начале столетия»<sup>94</sup>.

Труднее шло устройство и заселение тракта в Иркутской губернии, особенно в Нижнеудинском уезде. К 1819 г. в этой губернии было основано 62 казенных селения: в Нерчинском округе – 34, в Верхнеудинском – 7, в Иркутском – 3, в Нижнеудинском – 18 (по тракту от Нижнеудинска до границ Томской губернии)<sup>95</sup>. Не все они размещались на тракте, так как целью их создания было сельскохозяйственное, наряду с транспортным, освоение Сибири. Наспех построенные для



Фрагмент карты М. Татарнинова-К. Л. Фрауендорфа (1765 г.).

Участок Сибирского тракта от Чаусекого острога к Томску, Ачинску и Красноярску

(БАН. Отдел рукописей. Ф. Собрание рукописных карт. № 326)

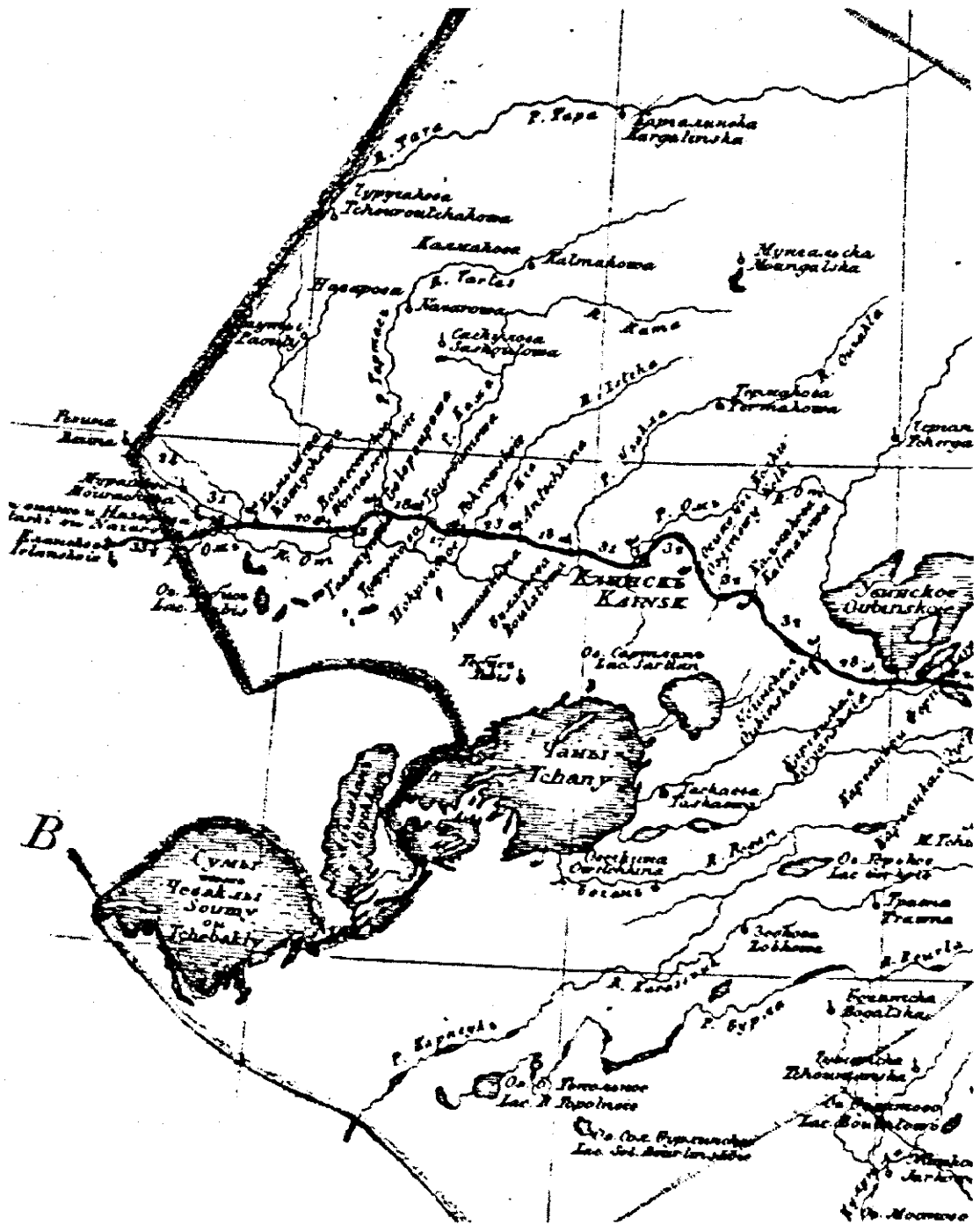


поселенцев дома не отвечали требованиям крестьянского быта: были холодны, неудобны, каждый был рассчитан на два семейства, а семейств-то и не было: как правило, поселенцы были одиноки, в редком доме можно было видеть женщину. Декабрист А. Беляев, передавая свои впечатления о казенных поселениях, писал, что «...их пустынные улицы» наводят грусть, «...ни одного женского лица, ни одного ребенка, или кой-где, как исключение...»<sup>96</sup>. Бегство поселенцев не прекращалось. Иркутский губернатор сообщал в годовом отчете: «По Нижнеудинскому округу во многих селениях, расположенных по Московскому тракту, многие дома из построенных казною до 1820 г. для жительства поселенцев... остаются без жильцов опустелыми... по случаю побегов сих людей из новых своих жительство»<sup>97</sup>. Однако путем принудительной колонизации удалось заселить и устроить эту часть Московского тракта в Сибири. В этом и проявляется отличие от заселенной Европы, в которой можно было устраивать дороги где угодно за счет окрестного населения, в Сибири же, чтобы проложить дорогу, надо было ее заселить русскими, а параллельно этому технически обустроить.

В первой половине XIX в. русские в Восточной Сибири селились преимущественно в ее средней и южной части, в лесостепи, примыкавшей к Московскому тракту, а также по долинам основных рек. В Енисейской губернии направление расселения крестьянства определялось двумя главными «артериями» этого региона – Московским трактом и р. Енисеем. В Ачинском округе наиболее густо были заселены притрактные районы (по Московской, Минусинской и Ачинско-Енисейской дорогам), а также северные районы в бассейне р. Чулыма. В Канском округе самые лучшие земли лежали вдоль дороги от Красноярска на Канск и по правому берегу р. Енисея. Эти районы и стали в первую очередь объектом колонизации. К востоку от Канска тянулись сплошные массивы хвойных лесов, и потому русских поселений в этом направлении почти не было. Заселялись эти территории в основном не вольными, а ссыльными поселенцами. В Иркутской губернии, так же как и в Енисейской, колонизовались земли по Московскому тракту и по главной реке – Ангаре, причем наибольшее скопление русского населения, а следовательно, и обрабатываемых земель наблюдалось в районе наибольшего сближения этих двух путей – сухопутного и водного, т. е. в Иркутском округе, крестьянское население которого в 1840 г. составляло 33 534 чел., тогда как в Нижнеудинском – 13 482 чел.<sup>98</sup> Нижнеудинский округ в северной его части, которая примыкала к тракту, был неудобен в сельскохозяйственном отношении, поэтому его пришлось колонизовать властям при помощи принуждения и за счет ссыльных. Поселения по тракту в Енисейской губернии и Нижнеудинском и Иркутском округах Иркутской губернии осуществлялись дополнительно в конце 20-х годов XIX ст. под контролем специальных устроителей. Так, между Иркутском и Мальтинской станцией на Московском тракте было возведено три поселения. В поселении под надзором Беккера и Муромова 80 чел. ссыльных из проходящих партий с мая 1828 г. были снабжены инструментом и рубили более 8000 деревьев разной величины. Отстроено и занято 16 домов с печами и 4 без печей. В каждом селении устроено по одной бане, общие скотские дворы и сделано по одному колодцу. Во всех трех поселениях считалось поселенцев 105 душ, из них в бегах оказалось 13, под судом – 4, сосланный за дурное поведение в завод – 1. Налицо состояло 87 чел., лошадей – 30, коров – 50, телят – 25, овец – 52. К 20 октября оказалось в бегах до 30 чел. Об окончательном устройстве поселений ссыльными в конце сентября 1831 г. в Иркутском округе было доложено в столицу 10 января 1833 г.<sup>99</sup>

Таким образом, процесс устройства деревень, станций и заселения Московско-Сибирского тракта от Тюмени до Иркутска проходил непрерывно в течение ста лет, начиная с 1731 г., и завершился в основном к 1833 г. Критериями периодизации становления и развития Московско-Сибирского тракта являются нормативно-правовое регулирование процессов устройства дороги и ее заселения, статус населенных пунктов, уровень развития инфраструктуры и др.

I период (1598–1731 гг.) – время существования старого отрезка тракта от Москвы до Тобольска. Это направление от Верхотурья через Тюмень к Тобольску, заселенное в XVII в.



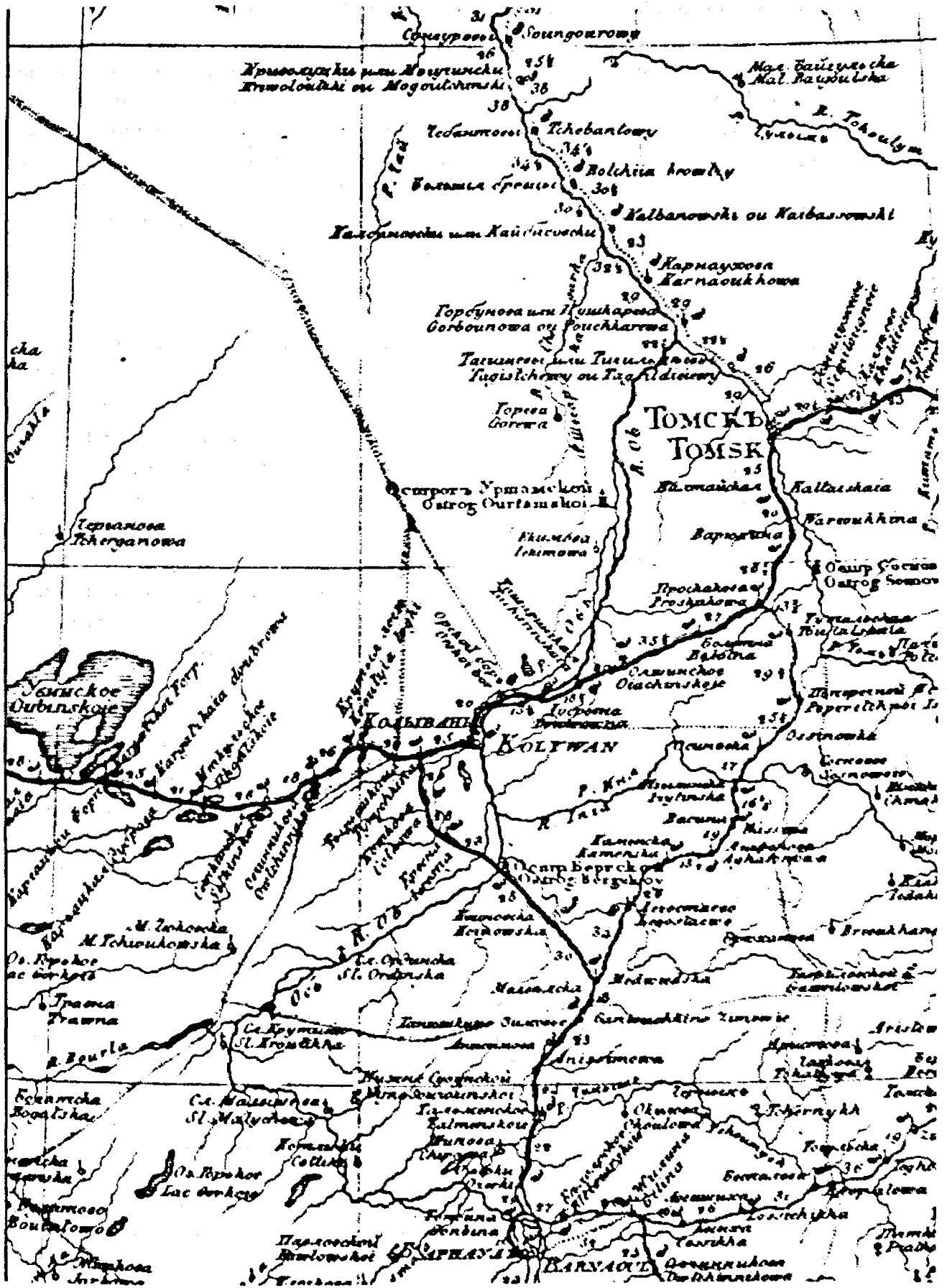
Фрагмент генеральной карты Томской губернии с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояний между оными верст. Участок Сибирского тракта от д. Назаровой до Каргатского форпоста. Сочинил и гравировал полковник Пядышев. СПб., 1825 г.  
(БАН. Отдел картографии. Шифр V 1936 а/з)

и обслуживаемое ямщиками, которые в радиальном направлении от Тобольска проникали и далее в Сибирь до Тары и Томска. Здесь по тракту проживали в основном из податных крестьяне и ямщики. Были созданы укрепленные места в направлении на восток – форпосты и крепости: Омская, Каинский, Каргатский и Убинский пасты-форпосты. На востоке – Канский, Удинский, Бельский, Балаганский остроги. Практически на всем протяжении будущего тракта были изучены и намечены пути еще в первые два десятилетия XVIII в. В 1721 г. сын боярский И. Кахтауров «с товарищи из Красноярска до Иркутска ездили и версты мерили»<sup>100</sup>. Не хватало только населения для ведения сухопутной перевозки на этих маршрутах.

II период (с 1731 по 1760–1763 гг.) в истории тракта наступает с указа об устройстве регулярной почты от Тобольска до Камчатки и границ Китая. В это время определяются основные направления тракта, его маршруты, начинается устройство почтовых станов и зимовий. Заселение и устройство происходит за счет местного сибирского населения (крестьян, разночинцев, служилого люда), дежурившего по несколько месяцев на станах и зимовьях. Этот период условно можно назвать по составу населения на тракте деревенско-станочно-заимочным. До 1760 г. тракт был почтовой нитью, слабо заселенной на большей его части. Верхняя грань этого периода имеет две даты: первая связана с указами о ссылке в Сибирь в счет рекрутов помещичьих крестьян, а вторая – с указом о перемещении тракта с маршрута Верхотурье – Тюмень на маршрут Екатеринбург – Тюмень, в район, уже заселенный крестьянами, и государственно-пашенными, и заводскими. Тем более, что в 1754 г. власти учреждают на этом маршруте от Екатеринбурга к Тюмени казенную почту. Хотя почтовое сообщение через Верхотурье с Тюменью и Тобольском продолжает сохраняться.

III период (с 1760 по 1800 гг.) связан с массовым заселением тракта и притрактных территорий принудительными методами за счет высылаемых в Сибирь из Европейской России поселщиков. В это время, особенно в 80-е годы, большинство станов и зимовий приобретает статус деревень и сел. В Западной Сибири этот процесс завершается в большей степени к началу 80-х годов XVIII в., а в Восточной несколько затянулся, и задачи заселения и устройства пришлось решать не только в 1800 г., но и позднее, вплоть до 1833 г. Но в целом к 1800 г. по тракту было налажено регулярное движение силами трактового населения. По составу трактового населения этот период можно назвать станочно-деревенско-сельским. При этом не забываем связующую роль городов, проявляющуюся с момента их появления. В 1763 г. закрывается таможня в Верхотурье, и купеческие и иные товары могли свободно перемещаться по маршруту Екатеринбург – Тюмень – мимо Омска и далее на Томск по «дороге торгующих людей». Фактически с 70-х годов XVIII в. тракт стал использоваться как гужевой путь купеческим капиталом, которому выгоднее было использовать его в отличие от тяжелых речных путей с волоками на водоразделах для более быстрой доставки особо ценных грузов. Это отметили еще современники. Так, А. Н. Радищев заметил, что во время перерыва кяхтинской торговли (1785–1792 гг.) «печалились бедные Барабинские поселяне», так как «без торга с китайцами уменьшился проезд обозов и купечества. Обозы выгодны бывали тем, что имели издержки на овес, сено и пищу извозчикам»<sup>101</sup>. Именно в этот период транспортно-гужевое движение начинает переключаться на тракт. До этого перевозка грузов, идущих из Кяхты на Ирбитскую и Макарьевскую ярмарки и в Москву, совершалась долгое время по водным путям. Это требовало рабочих по судостроительству, персонала для обслуживания судов – лоцманов, матросов, грузчиков и т. д. В тех местах, где шел волок, нужен был гужевой транспорт. Весь путь от Кяхты до Москвы был тяжел и долог.

Товары, выменянные в Кяхте, обыкновенно отвозились на телегах до Петропавловской крепости по Селенге. Далее по этой реке их отправляли на плоскодонных судах до Посольского



Фрагмент генеральной карты Томской губернии 1825 г. Участок Сибирского тракта от Каргатского форпоста на Колывань, Томск до Турунтаевой (БАН. Отдел картографии. Шифр V 1936 а/3)

монастыря на Байкале, отсюда Байкалом в Ангару и по ней в Иркутск. Зимой товары перевозили на санях в Иркутск по дороге, идущей вдоль Ангары. Здесь задерживались до весны, а затем спускали плоскодонными судами-дощаниками по Ангаре, впадающей в Енисей. По прибытии в г. Енисейск товары выгружались и на телегах или санях отправлялись до Маковской пристани, находящейся на р. Кеть, впадающей в Обь. Здесь товары опять загружались на суда, которые шли по Кети и Оби до Иртыша, потом вверх по Иртышу до Тобольска. Иногда из Енисейска товары отправлялись сухим путем в Томск и оттуда спускались по Томи и Оби и вверх по Иртышу до Тобольска. Из Тобольска товары шли по рекам Тоболу, Туре, до Туринска, а оттуда – на Ирбитскую ярмарку, продолжавшуюся с половины февраля до половины марта. В Макарьев и Москву товары везли из Ирбита сухим путем до места, где р. Чусовая была удобна для сплава. Проплыв по Чусовой, товарные грузы перевозились около 50 верст сухим путем до Уткинской пристани на той же реке. Затем спускались в Каму, Камой в Волгу и прибывали в Макарьево. Оттуда доставлялись в Москву<sup>102</sup>.

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

V период (условно 1833–1905 гг.) связан с естественным воспроизводством трактового населения и интенсивной эксплуатацией тракта этим же населением. Нижняя грань условна потому, что естественное воспроизводство трактового населения начинается на разных его участках в соответствующее окончательному заселению время: по Западной Сибири – 40–80-е годы XVIII в., в Восточной – 80–90-е годы XVIII – первые десятилетия XIX вв. В это же время в районе некоторых участков тракта наблюдается привлечение других видов транспорта, которые берут на себя сезонный объем перевозимых грузов. Это развитие парохозяйства в Западной Сибири с 40-х годов XIX в.

Транспортная гужевая магистраль стала утрачивать свою роль только после ввода в активную эксплуатацию Транссибирской железнодорожной магистрали, проложенной от Уфы, Челябинска на Курган, Ишим, Омск и далее в Сибирь. Железная же дорога, пришедшая в Тюмень из Перми в 1885 г., только стимулировала гужевые перевозки по тракту.

### 1.3. Кругобайкальский тракт

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

Дальнейшее развитие дорог в Забайкалье находилось в связи с развитием русской торговли с Китаем в Кяхте, основанной в год заключения Буринского договора в 1727 г., и устройством Аргунских (впоследствии Нерчинских) заводов. После Буринского договора 1727 г. численность русского населения и русских населенных пунктов на Иркутско-Селенгинской, продолженной до Кяхты, и на Верхнеудинско-Нерчинско-Аргунской дорогах продолжалась увеличиваться.

К 1735 г., когда по этим дорогам проехал исследователь Гмелин, обе они были уже вымерены, снабжены верстовыми столбами, зимовьями, редкими станциями с лошадьми и стали почтовыми, хотя кое-где проезд по ним был возможен только верхом. По Иркутско-Кяхтинской дороге в это

время до Посольского монастыря на Байкале было 19 населенных пунктов (в основном зимовья, заимки, заставы). В 1735 г. от юго-западного берега Байкала до китайской границы по верстовой дороге находилось 22 селения<sup>103</sup>.



Кругобайкальский тракт через перевал Хамар-Дабан.  
На этом участке насчитывалось 23 зигзага, т. е. поворота  
(Из отчета иркутского гражданского губернатора Н. И. Трескина  
за 1806–1812 гг. // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 32–35).

Со второй половины XVIII в., особенно с начала 60-х годов, Забайкалье усиленно заселяется в связи с устройством новых заводов, необходимостью обеспечения продовольствием работавших там людей, содержания армии, путей сообщения. Территории эти заселялись выселенными из Польши (точнее с Украины и из Белоруссии) старообрядцами, сосланными в зачет рекрут крестьянами, уголовными и административными ссыльными. В 1772 г. П. С. Паллас, проезжая от Иркутска к Кяхте, отметил по правому берегу р. Ангары на только что проложенной с большим трудом сухопутной дороге 15 населенных пунктов и зимовий, на юго-западном берегу Байкала 2 пункта и до Кяхты еще 24. К этому времени участок от Иркутска до Байкала был только что построен и притом с большим трудом<sup>104</sup>.

Сообщение по Иркутско-Кяхтинскому участку тракта, проходившему через оз. Байкал, было неудобно и совсем прекращалось во время сильных штормов, особенно осенью. Суда часто разбивались, а во время распутицы весной и осенью купеческие товары долго лежали на месте в ожидании отправки. В 60–70-е годы проблемы с переездом Байкала отражены губернским землемером А. И. Лосевым в его сочинении-хронике, посвященном Иркутской губернии. На 1774 г. он отмечал: «Маяк, при входе в гавань Посольской Прорвы, с 1765 года стоявший, от гнилости развалился. То, за неимением освещения в темные ночи, вскоре после того разбило 4 судна купеческих с товарами, да и после того также потерпели купцы подобные приключения, а некоторые

и разорились. Сего года в первый раз начали строить в Иркутске галюты, а прежде оных не было. Судоходство на Байкале началось по грамоте Сибирского приказа 1683 года, февраля 17 дня. Сперва переправлялись через Байкал на гребных судах с 1684 года. В 1730 году построен был первый бот, длины 24, ширины 7 футов, вышиною 4, глуби 3, а высота мачты 13 футов. В 1738 году построен был бот с гафелем, гиком, шпринтом и для растяжки – с фокселем. Паруса употребляли фок и топсель. И с того времени начали управлять судами штурманы. На Байкале главные ветра называются: северный – горным, южный – шельником, восточный – баргузином, а западный – култуком»<sup>105</sup>. Вследствие этого осенью, объезжая Байкал, ехали по р. Иркуту до Тунки, а затем по нагорным рекам Дзонмуруну и Джиде до Селенгинска или же по юго-западному берегу Байкала от Култука. Идея проведения из Иркутска в Кяхту в обход Байкала сухопутной дороги, полезной не только для коммерции, «но и для сообщений с Нерчинскими заводами и вообще с пограничным тамошним краем»<sup>106</sup>, обсуждалась с конца XVIII в.

Изучая по поручению сибирского генерал-губернатора М. М. Сперанского историю вопроса о строительстве Кругобайкальской дороги и используя при этом документы из губернского правления, Г. С. Батеньков отметил, что сухопутное сообщение между Иркутском и Кяхтой по китайской границе бывало и прежде по караулам, начиная от ближней дистанции Тункинской – по самой границе до Харагуйской и наконец до Кяхты. Еще до 1781 г. начальство обратило внимание на изыскание удобнейших способов к сообщению между Иркутском и Кяхтой<sup>107</sup>.

По мнению Г. С. Батенькова, плохое сообщение заметно влияло на русско-китайскую торговлю в Кяхте, ибо с середины октября начинались на Байкале шторма, затем появлялись большие льды и туманы, так что в течение трех месяцев, пока Байкал покрывается льдом, до «морестыва», сообщения не было. Русские купцы, обороты и выгоды которых требовали, чтобы «вымененные товары сколько можно более перевозить по зимнему пути на бывающую в феврале месяце Ирбитскую ярмарку и далее в Россию, спешили всегда меною с китайцами и... уступали меною несколько процентов, для того единственно, чтобы успеть вовремя переправиться через Байкал. Китайцы, зная это, всегда медлили с меной и, продержав таким образом наших купцов, заставляли их потом пускаться из Кяхты в самое позднее время и подвергаться опасностям и бедствиям»<sup>108</sup>.

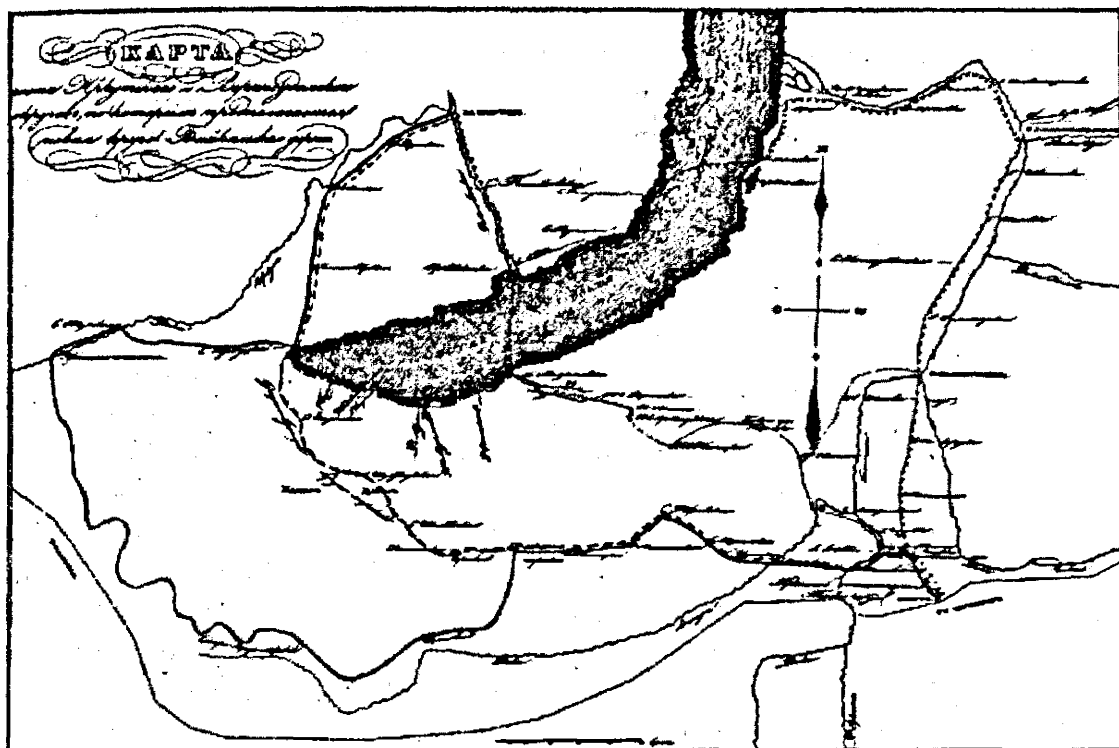
С 1782 по 1805 гг. делались неоднократные попытки не только проехать пути через байкальские горы, но и расчистить и проложить Кругобайкальскую дорогу. Однако проведенные затраты и работы разрушались силами природы и работы приходилось начинать снова<sup>109</sup>.

В таком состоянии дорога оставалась до 1808 г. Тогда министр коммерции граф Румянцев, получив сведение, что осенью 1807 г. разбило опять на Байкале несколько купеческих судов, обратился к генерал-губернатору Пестелю с замечанием, что дорога вокруг Байкала, якобы оконченная в 1805 г., несколько не соответствует предназначенной цели, потому что купцы продолжают отправлять свои товары по Байкалу, и просил сообщить о той дороге сведения и заключения. Генерал-губернатор передал это отношение для исполнения иркутскому гражданскому губернатору Трескину, который немедленно обратил внимание на этот предмет.

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

В 20-е годы XIX в. продолжали пользоваться Хамар-Дабанским участком тракта. О том, что проезд там был очень затруднителен, говорится в изъяснении иркутской губернской почтовой конторы от 3 февраля 1822 г.: «...по причине трудности почтовых трактов: от Иркутска до Кяхты в летнее время вокруг Байкала моря, от Верхнеудинска до Нерчинска во всякое время года, проходящие по сим трактам почты никак не могут иметь определительного для них течения по 10-ти верст в час... Поэтому назначено движение почт: между Иркутском и Кяхтою в летнее время по 6-ти, а между В-Удинском и Нерчинском во всякое время года по 7 верст в час»<sup>110</sup>. О ходе почт через Байкал и





Карта части Иркутского и Верхнеудинского округов, по которым предполагается новая Кругобайкальская дорога. Составлена в 1830 г. подполковником Медведевым (Хобта А. Медведев. Дороги из Иркутска в Кяхту // Земля Иркутская. – 2004. – № 3(26). – С. 23)

вокруг него всегда сообщалось губернской почтовой конторой. Так, Иркутская губернская почтовая контора, получив донесение смотрителя Лиственничной станции от 27 марта 1859 г. об опасности проезда через Байкал, прекратила отправление через него в Забайкальский край почт, которые стала отправлять с 1 апреля по Кругобайкальскому тракту. Начальник губернии, получив об этом представление почтовой конторы от 29 марта, сделал распоряжение о выставке лошадей на станции Кругобайкальского тракта к 1 апреля<sup>111</sup>.

В 1827 г. главноуправляющему путями сообщения герцогу Александру Вюртембергскому был представлен проект инженер-майора Медведева на устройство Кругоморской дороги от г. Иркутска до Кяхты после трехлетних изысканий, произведенных им в связи «с чрезвычайными неудобствами и затруднениями, в особенности испытываемые следующими во множестве в Кяхту и из оной купеческими обозами». Проект этот заключал историческое и топографическое обозрение сообщений г. Иркутска с Забайкальским краем с показанием на карте всех тех путей, какие были отысканы с 1781 по 1827 гг., и предположение о новой дороге<sup>112</sup>.

Все кругобайкальские дороги, ведущие из Иркутска в Забайкалье, проходили сначала через р. Ангару у Иркутска, следовали по существовавшему тележному почтовому тракту через Веденскую, Мотскую, Большеглубокую и Култукскую. Через 99 верст, у с. Култукского, лежащего на юго-западной оконечности оз. Байкал, они разделялись и пересекали в различных направлениях высокие края Байкальских гольцов, ограждавших юго-восточный берег Байкала. К 40-м годам XIX в. пользовались в основном двумя трактами. Первый, так называемый пограничный, пригодный во всякое время года, был длиннее Хамар-Дабанского. От с. Култукского пограничный тракт входил в долину р. Иркут, крепость Тункинскую, пересекал хребет Байкальских гор у гольца Иргудеевского, откуда опускался в долину р. Джиды и по пограничным караулам китайской линии достигал Кяхты. От Култукского до Тункинской на расстоянии 82 верст он был проселочным, колесным, временно почтовым, пролегал большей частью по высоким горам, от Тункинской крепости через Иргудеевский гольц до

караула Ключевского на протяжении 142 верст был верховым и временно почтовым. На нем было мало снега, поэтому с апреля, когда езда по озеру становилась опасной, почтовые станции переводились на пограничный тракт, где оставались до июня, пока Хамар-Дабанский тракт не освобождался от снега. Здесь доставлял трудности проезд верхом через голец Иргудеевский. Участок от караула Ключевского по пограничным караулам до г. Троицкосавска (298 верст) был проселочным и временно почтовым. По нему можно было ездить во всякое время года. Кружность этого пути достигала 621 версты.

Почтовый Хамар-Дабанский тракт от с. Култукского начинал подниматься на хребет Байкальских гор и на первой же станции Слюдянской пересекал знаменитый голец Хамар-Дабан. В этом месте насчитывалось 23 поворота-зигзага. Краевед О. Маркевич, в 1977 г. совершивший поход на этот участок бывшей дороги, сообщает: «Начинается трудный двухкилометровый подъем. Сначала он идет в кедраче... Тракт зарос кустарником и просматривается как тропа. "Зигзаги" пока еще пологие и длинные. Чем выше, тем косогор становится круче, а расстояние между поворотами короче (20–30 м), дорога каменистее, ширина ее около трех метров. Трудно представить, как на ней могли разойтись когда-то встречающиеся обозы. После пятнадцатого "зигзага" строителям уже пришлось пробиваться через скалы или срезать их. С примитивными орудиями того времени (лом, кирка, лопата) это, конечно, очень тяжелый труд. Справа и слева – глубокие крутые обрывы (в десятки и даже сотни метров глубиной), и повороты над ними приходилось укреплять, для чего из кедра рубили "ряжи" (срубы), засыпали их камнями, для безопасности ограждали перилами... Особенно строителям пришлось укреплять девятнадцатый и двадцатый повороты. Здесь косогор узок и повороты буквально нависают над обрывами»<sup>113</sup>.

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

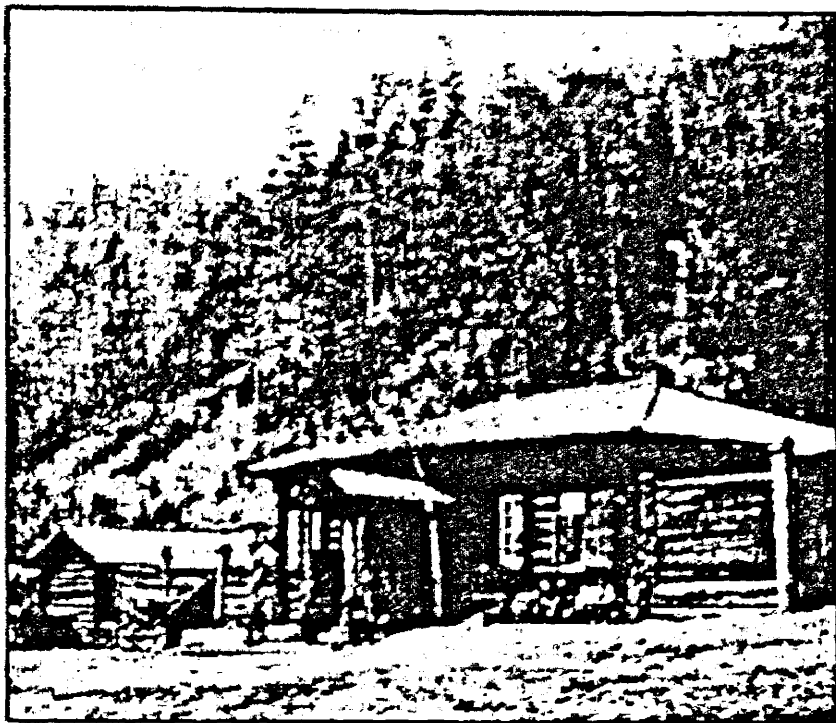
Обратим внимание на состояние Хамар-Дабанского тракта. От ст. Култукской до р. Снежной 121,5 верст – верховой и затруднительный. Неудобства из-за большого снега, отчего с 1 апреля по 1 июня почтовые станции переносились на пограничный тракт. Здесь были недостатки сенокосов, слабая заселенность, дурное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

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

Игумновский проект был наиболее приемлемым, хотя и не исчерпывал всех трудностей пути вокруг Байкала. В. В. Птицын в кяхтинском архиве обнаружил дело под № 254 за 1840 г. в двух томах на 412 листах о постройке новой Кругобайкальской дороги в обход Хамар-Дабана. Игумнов

закончил устройство новой дороги по своему проекту, и обошлась она кяхтинскому купечеству в 180 тыс. руб. Она оказалась самой удобной и выгодной, так как провозная плата от Кяхты до Иркутска была понижена более чем на рубль с места<sup>114</sup>.

Коммерческая дорога, устроенная Игумновым, от станции Култукской до устья р. Хара-Мурина следовала берегом Байкала, откуда по долине р. Лангетуй постепенно поднималась до гольца с таким же названием, пересекала его и чуть меньший Нукун-Дабан и через Байринский хребет опускалась в долину р. Снежной. От этой реки, пройдя незначительные высоты Зыбкосенские, р. Оглок, Орчинский хребет, долину р. Темника и хребет



Почтовая станция на купеческом тракте (Земля Иркутская. – 2004. – № 3 (26). – С. 5)

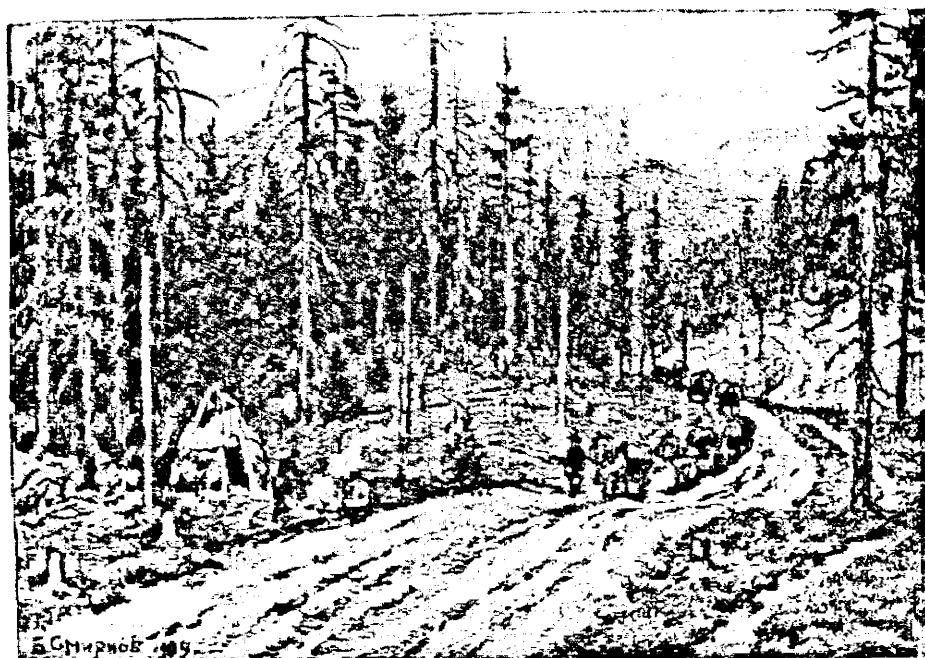
Торейский, спускалась в долину р. Джиды и при р. Капчиранке выходила на почтовый Хамар-Дабанский тракт. От д. Капчиранки до Троицкосавска (123 версты) следовали по почтовому Хамар-Дабанскому тракту. Итого выходило 427 верст. Преимущество Игумновской дороги представлено следующими данными. Товары доставлялись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

По тем же сведениям, по Кругобайкальской дороге провезено через Хамар-Дабан в 1835 г. – 26 821 пуд, в 1837 г. – 34 839 пудов (см. прил. 2, табл. 2). В последующие годы провоз по старой Кругобайкальской дороге был ничтожным, а с 1844 г. совсем прекратился. Газета «Московские ведомости» в 1840 г. сообщала: «Новая Кругобайкальская дорога, устроенная по предложению коммерции советника Игумнова, уже приведена в такое положение, что к зимнему проезду не представляет больших затруднений»<sup>115</sup>.

В доношении иркутского губернатора Пятницкого в 1843 г. говорилось, что Игумновская дорога, «хотя для первого зимнего пути разработана весьма хорошо, но за всем тем способна к проезду только в ноябре – декабре... Впрочем, купечество кяхтинское, устраивая тракт этот, имело только в виду перевозку купеческих тягостей, отправляемых в ноябре и декабре, когда Байкал не покроется еще льдом и испостоянные осенние ветры делают невозможною переправу через оный на судах»<sup>116</sup>. Официально сообщение по Игумновской дороге было открыто в 1850 г.<sup>117</sup> В 1843–1844 гг. Генерального штаба капитаном Агте, во время бытности его в Сибири для обзора пограничной линии с Китаем, была проведена глазомерная съемка сообщений вокруг Байкала и дано описание кругобайкальских сообщений<sup>118</sup>.

Однако на этом история создания данного участка тракта не завершилась. В 1861 г. шли работы по проведению новой Кругобайкальской дороги от Култукского впадения в южного берега Байкала на Посольскую пристань под наблюдением подполковника Шаца на основе его изысканий 1854–1855 гг. Работало более 200 человек, причем большинство было из Иркутска и из окружающих деревень. С января 1863 г. было открыто для проезда 60 верст от Култукского впадения до Муринской. С 14 октября 1864 г.

был открыт проезд по новой Кругобайкальской дороге до Выдринской станции в повозках, а от Выдриной до Посольского селения верхом. Станции же старого Кругобайкальского тракта были



Великий Сибирский тракт в Прибайкальских горах. Худ. Б. Смирнов. 1904 г.  
(НГКМ. Ф. 0076. № 8964)

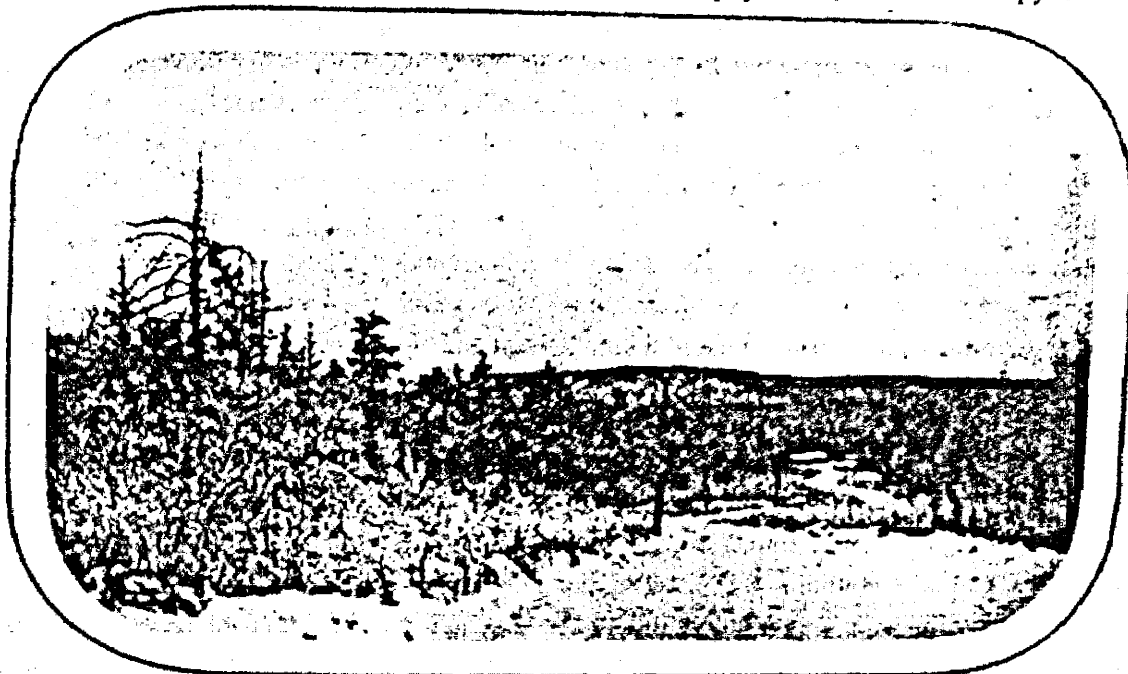
закрыты. В 60-е годы XIX в. под руководством Шаца производились работы от Култука до ст. Лихановой (200 верст)<sup>119</sup>. Кяхтинское купечество продолжало поиски новой кратчайшей дороги к Байкалу. 8 июня 1871 г. высочайше было утверждено мнение Государственного совета об устройстве кяхтинским купечеством кратчайшей дороги от Кяхты до Байкала с правом взимать по ней шоссейный сбор. 4 февраля 1876 г. торгующее на Кяхте купечество постановило окончательное устройство высочайше утвержденной кратчайшей грунтовой дороги от Кяхты к Байкалу до р. Ивановки отдать на подряд частным предпринимателям или передать им и высочайше дарованное купечеству право пользоваться сбором по 5 коп. с пуда провозимых товаров по «имеющейся устройству» дороге и по 3 руб. с повозки с проезжающих по частной надобности по окончании устройства дороги впредь на 25 лет. В 1878 г. эта кратчайшая от Кяхты к Байкалу дорога была завершена силами кяхтинского купечества и первые работы по ее содержанию были отданы крестьянину Кыштымову по 250 руб. с версты<sup>120</sup>.

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

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

Железная дорога изменила и состояние тракта, и его экономическое значение.

Военные топографы после проведения съемок в 1904 г. вдоль железной дороги, и по старому Московскому почтовому тракту между Нижнеудинском и Иркутском, и по новой Кругобайкальской



Кругобайкальский тракт. Вторая половина 60-х годов XIX в.  
(Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 25)

Забайкальской железным дорогам, отмечали: «От Култука до г. Мысовска почтовый тракт идет почти рядом с полотном железной дороги, но местами совершенно разрушен строящейся железной дорогой. Проезжающим приходится ехать рядом с полотном железной дороги или же по самому полотну. В некоторых местах тракт уничтожен; на ст. Танхой с берега Байкала дорога отведена в сторону и идет в 200 саж. от берега. Паромов на некоторых речках нет. Так как тракт здесь пролегает по ровному месту, заросшему кедровым лесом и валежником, то в дождливое время года езда по нему сильно затрудняется; во время разливов рек проезжающим часто приходится выжидать, когда вода войдет в свои постоянные русла.

По окончании строительства Сибирской железной дороги Московский (Кругобайкальский) тракт совершенно потерял свое прежнее значение, а потому жители, прежде занимавшиеся перевозкой товаров и проезжающих, зарабатывали огромный капитал, например, за один перегон в 20–25 верст брали до 25 руб. Теперь же эти самые богачи настолько обеднели, что бросают дома в своих населенных местах и уходят на заработки в города. Скоро от богатых сел в несколько сот домов останутся одни развалины»<sup>121</sup>.

#### 1.4. Московско-Сибирский тракт и дорожная система Сибири

Следует отметить, что к Московскому тракту в разных местах примыкали другие тракты: Алтайский (от Омска), Томско-Семипалатинский, Якутский, Амурский и др.<sup>122</sup> «Спутник по Сибири» 1896 г. указывает 37 трактов.

От губернских и уездных городов расходились почтовые и земские тракты. Впервые постановку проблемы о комплексном изучении дорожной сети Сибири обозначил известный исследователь рынка Сибири В. И. Пронин. Им была представлена в общем большая часть имевшихся во второй половине XIX – начале XX вв. за Уралом сухопутных дорог, их маршруты, экономическое значение, в некоторых случаях – объем и масса перевозимых грузов. В Тобольской

губернии их было, кроме Московского, 7 почтовых и 17 земских. По сведениям историка, в южном направлении от Тобольска шли почтовые тракты на Тюмень и Тару, в северном – к окружному центру Березово. Земские же тракты связывали с Ишимом и Ялуторовском.

Важное значение имел почтовый Березовский тракт (Тобольск – Березово). Только от Тобольска до с. Бронниковского (34 версты) имелась колесная дорога, на остальной части пути сообщение осуществлялось по реке летом, по льду зимой. Если учесть, что в низовьях Оби и Иртыша ежегодно вылавливалось до 700 тыс. пудов рыбы, то оживленное движение обозов по Березовскому тракту зимой не вызывало никакого сомнения. К Березовскому тракту подходили менее важные Сургутско-Самаровский и Салымский тракты. Первый связывал окружной центр и село Самарово, находящееся на Березовском тракте, второй проходил по левому притоку Оби – реке Салыму, затем переходил в Верхне-Демьянскую волость и заканчивался в д. Горно-Субботинской Деньщиковской волости. С реки Конды дорога подходила к Березовскому тракту. Таким образом, почти все грузы северной половины Тобольского, Березовского и Сургутского округов в зимнее время попадали на Березовский тракт<sup>123</sup>. А. Павлов в 1876 г. отмечал «доисторический способ перевозки почты», сравнительно пароходному, летом от Тобольска до Сургута в обыкновенных земских лодках. Она приходила в Сургут два раза в месяц и то не особенно исправно на 13–14-й день после отхода из Тобольска. В Томской же губернии в г. Нарым, находившийся в таких же условиях как и Сургут, летом почта отправлялась срочными пароходами еженедельно<sup>124</sup>. Обыкновенно почтовую и обывательскую гоньбу летом через две-три станции от Тобольска исполняли так называемые «понедельщики», которых нанимали за счет земского сбора, равного одному рублю с души, именно на эту повинность. Понедельщиками они были потому, что две недели за летний сезон отбывали по найму эту повинность, точнее их можно назвать лодочниками, которые на крытых лодках перевозили земских чиновников, а также почту. В понедельник нанимались молодые ребята (лет 15–18) и женщины. Работа понедельщика – трудная, потому что станции одна от другой были верст до 30 и более<sup>125</sup>.

Важную коммерческую роль, по сведениям В. И. Пронина, для тобольских купцов выполнял почтовый Тобольско-Тюменский и земский Тобольско-Ишимский тракты. По почтовому тракту товары следовали на ярмарки Ялуторовского и Курганского округов, на Урал, в Европейскую Россию. По земскому тракту ишимский хлеб вывозился на Московский тракт и тракт Тобольск – Тара. Последний в с. Готопутовское Ишимского округа раздваивался: одна ветвь шла к Таре, вторая – к с. Абатскому, которое стояло на Московском тракте. Губернский город Тобольск, находясь в 257 верстах от Московского тракта, не смог стать центром сухопутных дорог. Основная сеть сухопутных дорог Тобольской губернии формировалась вокруг трех окружных центров: Тюмени, Кургана и Ишима. От Тюмени во всех четырех направлениях отходили как почтовые, так и земские тракты. Это прежде всего Московский и почтовые тракты губернского значения: Тюмень – Туринск и Тобольск – Тюмень, а также земские, связывавшие Тюмень с Ирбитской ярмаркой (Тюмень – Ирбит), с южной хлебородной частью губернии (Тюмень – Курган) и с Уралом (Тюмень – с. Марково Камышловского уезда). На перекрестке сухопутных дорог стояли Ишим и Курган, которые находились в наиболее земледельческой южной половине Тобольской губернии. На одной только Никольской ярмарке в Ишиме в 1872 г. продавалось товаров весом 586,6 тыс. пудов. По Ишимско-Петропавловскому и Курганско-Петропавловскому трактам велась оживленная торговля с казахской степью. Кроме того, Курган был связан почтовыми и земскими трактами с Ялуторовском и Пресногорьковской станцией (Линейный тракт) Акмолинской области. Остальные два окружных центра – Тюкалинск и Тара – оказались в роли периферийных пунктов формирующейся дорожной сети Тобольской губернии. Они связывались трактами между собой и с Омском. Почта в Тюкалинск шла по Московскому, а в Тару по почтовому Тобольско-Тарскому трактам; значение последнего для перевозки купеческих товаров было невелико, так как Тарский округ имел возможность отправлять хлеб в Тобольск и Тюмень по Иртышу. Омск больше тяготел к дорожной сети Степного края, чем к Сибири. Один степной тракт

подходил к Омску из Петропавловска, другой, почтовый, протяженностью 1724 версты, наоборот, отходил из Омска на Павлодар – Семипалатинск – Сергиополь – Верный. В Семипалатинске от него отпочковывался тракт на Усть-Каменогорск – Кокпекты – Зайсан и далее – в Монголию. Второй тракт международной торговли, известный как Бухтарминский, пролегал от Усть-Каменогорска к станции Алтайской, Катон-Карагайскому таможенному посту, на котором происходил досмотр китайских товаров, привезенных из Кобдо. Однако для торговли со степью наибольшее значение имели тракты, соединявшие Кокчетав, Атбасар и Акмолинск с Омском и Петропавловском<sup>126</sup>.

Другой Сибирский почтовый тракт, под названием «линейный», шел вдоль Киргизской степи, от границ Оренбургской губернии через Омск до Усть-Бухтарминской крепости. Почтовые станции были расположены в редутах, форпостах и крепостях, стороживших степную границу. Соединялся этот тракт с Московско-Сибирским в районе г. Омска.

В Томской губернии Нарымский край и большая часть Алтайского горного округа оставались в стороне от основной сухопутной дороги. В их направлении шли Томско-Нарымский и Томско-Семипалатинский тракты. По Томско-Нарымскому тракту движение обозов с рыбой наблюдалось только зимой; весной открывался более дешевый и удобный водный путь. А. Павлов в «Таблице расстояний береговых поселений по рекам Туре, Тоболу, Иртышу, Оби и Томи, между городами Тюменью и Томском» от Нарыма до Томска насчитал по обоим берегам Оби и Томи 40 населенных мест, в том числе 20 сел и деревень и 20 пунктов инородческих юрт<sup>127</sup>.

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

Центром сети дорог Алтайского округа являлся Барнаул. От него почтовые тракты шли на Бийск и Кузнецк, проселочные дороги – на заводы и рудники.

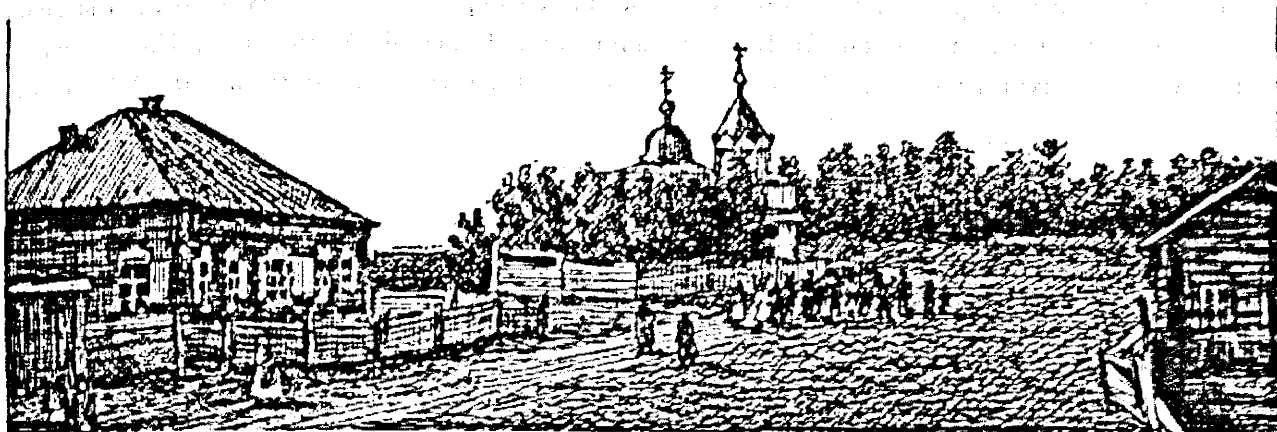
Змеиногорский тракт являлся составной частью Томско-Семипалатинского. Предшественницей Змеиногорского тракта была дорога от первенца алтайской металлургии – демидовского Колывано-Воскресенского завода – на север, к Московско-Сибирскому тракту. В 1730-е годы она пролегла через д. Чарышскую (ныне с. Карпово), Алейскую (ныне с. Урюпино), Барнаульскую (в среднем течении р. Барнаулки), Касмалинскую (в низовье р. Касмалы), Телеутский перевоз через р. Обь, д. Красноярскую, Усть-Чумышскую, Язову, Кашкарагайскую, Тальменскую и далее к Бердскому и Чаусскому острогам на Московско-Сибирском тракте. Пользовались этим путем преимущественно после того, как прочно ложился снег, а реки сковывались льдом, что избавляло от необходимости строительства мостов и перевозов. С середины 1740-х годов первостепенное значение приобретает дорога от Змеиногорского рудника (главной сырьевой базы алтайского горно-металлургического комплекса) до Барнаульского завода<sup>128</sup>.

Змеиногорский тракт постепенно совершенствовался: были построены мосты, устроены гати, скорректирован маршрут с тем, чтобы дорога стала прямее, чтобы между лежавшими по пути деревнями и специально устроенными станциями было примерно по 25 верст, что считалось нормальным расстоянием для дневного перехода гужевого транспорта. На крестьян, живших в деревнях и станциях, была возложена ямская повинность, заключавшаяся в обязанности предоставлять лошадей и людей для казенной подводной гоньбы, ночлег, пищу для проезжавших на завод служащих, пристанище для приписных крестьян, перевозивших в счет заводских отработок руду и другие заводские грузы. В конце XVIII – первой половине XIX вв. Змеиногорский тракт шел через села: Шадрино, Калманка, Чистюньки, Безголосово, Калмацкие Мысы, Савушка к Змеиногорску. От Змеиногорска была проложена дорога на юг через села: Староалейское, Екатерининское, Шемонаиху, Убинское с выходом к р. Иртыш. Этот участок приобрел значение по мере выработки змеиногорских руд и перенесения основной сырьевой базы алтайских предприятий на Риддерско-Зырянские рудники. Руда отсюда доставлялась водным путем по Бухтарме и Иртышу к началу Змеиногорского





Фрагмент карты Сибирской губернии И. Трескота (1776 г.), содержащей в себе Тобольскую и Енисейскую провинции. Участок Пресногорьковской укрепленной линии – крепости и редуты, так называемый Линейный тракт (РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 57. Л. 13)



*Село Карнысак (Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. – СПб., 1970. – Т. 16. Западная Сибирь. – С. 460)*

тракта, а по нему отправлялась к заводам гужевым транспортом. К концу XIX в., с приходом в упадок алтайской горно-металлургической промышленности, Змеиногорский тракт теряет прежнее значение главной дороги. Отдельные его участки стали служить лишь для межволостных, а позднее межрайонных связей. Введенная в строй в 1915 г. железная дорога от Новониколаевска (Новосибирска) через Барнаул на Семипалатинск взяла на себя основную часть грузопотока в этой части Алтая<sup>129</sup>.

Бийск торговал с Монголией по Чуйскому тракту: от Бийска до Онгудая (200 верст) колесный путь был открыт только в начале XX в., далее – до пограничного пункта Кош-Агач (более 300 верст) товары перевозились вьючным способом<sup>130</sup>. С. П. Швецов, исследовавший Чуйский тракт по поручению начальника Алтайского округа в 1898 г., в своем отчете указывал на сезонность действия тракта, выделяя четыре периода (март, май, конец августа – сентябрь и декабрь) и связывал их с движением товаров из Китая (Монголии) и России. Он же указал на слабые или опасные для транспорта участки и сложность передвижения по нему, а также сообщал о том, что тракт или тропа по этому маршруту использовалась с древних времен, а джунгары, впоследствии китайцы, имели на некоторых его участках специально устроенные переправы. Трудность передвижения по тракту представляли спуски и подъемы глубокой осенью и зимой по обледенелым тропам, особенно для некованых лошадей, а таковыми были все лошади в этой местности. С. П. Швецов со ссылкой на хранившуюся в Барнауле рукопись А. И. Александра, специально обследовавшего путь от Шебалиной на Кош-Агач, предлагал на некоторых опасных участках расширить «бомы». Бомами на Алтае называли горные тропинки, продолженные по выступам и карнизам скал, которые омывались водами реки, бегущей у их подножия<sup>131</sup>. Еженедельное почтовое движение было только от Бийска до с. Алтайского на расстоянии 69 верст. От д. Шебалиной до Онгудая колесная дорога впервые была проложена в 1877 г. Между с. Онгудаем, где была таможня, и с. Алтайским правильного почтового сообщения не было, почта же доставлялась с сотниками, посылаемыми в с. Алтайское с экстренными поручениями, или же со стражником таможенного ведомства, еженедельно посылаемым таможней в с. Алтайское для получения корреспонденции<sup>132</sup>.

Строительные работы по устройству Чуйского тракта в колесную дорогу проводились с 1901 до середины 1903 гг. под руководством чиновника Кабинета, заведовавшего строительной и дорожной частью Алтайского округа горного инженера И. И. Билля. В связи с нехваткой средств работы были проведены по минимальным сметам расходов и не достигли цели устройства тележной дороги, о чем сообщалось в печати. Поэтому, по утверждению А. В. Старцева, проблема строительства Чуйского тракта была осуществлена только при Советской власти<sup>133</sup>.

Наряду с Чуйским трактом в регионе существовал целый ряд более мелких дорог, связывавших населенные пункты между собой. В Бийске начинались Чуйский, Уймонский, Кобезенский и Улалинско-Чемальский тракты. Т. С. Пустогачева считает главными из них Чуйский и Уймонский,



Большак на перевале через Салаирский кряж  
(Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. –  
СПб., 1907. – Т. 16. Западная Сибирь. – С. 363)

остальные относит к дорогам местного значения<sup>134</sup>. Она же, со ссылками на работы Д. И. Табаева, исследует восстановление и историю строительства и реконструкции Чуйского тракта с 1922 по 1938 гг.<sup>135</sup>

По заключению В. И. Пронина земские тракты и проселочные дороги между окружными центрами и рынками Алтая, с одной стороны, и многочисленными поселениями сельских жителей, с другой, пересекались в разных направлениях, образуя густую сеть колесных дорог вблизи крупных торговых центров<sup>136</sup>.

В Енисейской губернии главный Сибирский тракт связывался поперечными и малопроезжими дорогами Красноярск – Енисейск, Ачинск – Минусинск. Красноярско-Енисейский и Красноярско-Минусинский тракты не имели существенного значения для торговли. Грузы с Московского тракта, не доходя до Красноярска, переходили в Ачинске на Староачинский (он же Староенисейский) и Минусинские тракты. Однако и они с расширением пароходства пришли в запустение. Между Ачинском и с. Бирилюс ходили пароходы по Чулыму.

Еще в 1870-е годы Минусинский тракт был единственной дорогой, по которой направлялись все купеческие грузы и пассажиры. В дальнейшем положение тракта в корне изменилось: его грузы и пассажиров взяли пароходы, плававшие по Енисею между Красноярском и Минусинском.

В труднодоступных местах колесные дороги переходили во вьючные тропы. Одним из них являлся Усинский тракт: Минусинск – д. Григорьевка – с. Усинское – государственная граница – Урянхайский край. В первобытном состоянии, как и до колонизации Сибири русскими, находились пути сообщения между южными округами Енисейской губернии и Алтайским горным округом.

На пути между Иркутском и Кяхтой Московский тракт в г. Верхнеудинске поворачивал на Читу – Нерчинск с ответвлением на Аргунские (Нерчинские) заводы. Устройство регулярного сообщения по нему можно отнести к середине XVIII в.<sup>137</sup> От Верхнеудинска к Чите почтовая дорога шла по хорошему маршруту, наподобие шоссе, устроенному самой природой. Содержали дорогу и

почтовые станции в основном буряты. До Нерчинского завода проезд не составлял особых затруднений.

Иркутск был центром почтовых путей Восточной Сибири, которые в виде веера расходились от него в разные стороны: на Якутск, Нерчинский завод, Кяхту, к китайской границе, на Шилку и Амур. Тракт Иркутск – Качугская пристань (на р. Лене) – Балаганск – Якутск. «Эту дорогу, – пишет Ю. А. Гагемейстер, – следует считать продолжением главного Московского тракта»<sup>138</sup>.

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

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

Летнюю почту из Охотска на Камчатку отправляли морем на кораблях (продолжительность рейса – 12–16 суток). Весь путь по почтовому дорожнику составлял 3766 верст, и проходили его на нартах с оленями и собаками за 40–60 дней от кочевья к кочевью (перегоны между кочевьями длились 6–12 дней)<sup>139</sup>.

Несколько прочнее оказались результаты заселения русскими крестьянами Ленского тракта: по левому берегу р. Лены, между Витимом и Якутском, было основано 34 деревни, население которых медленно увеличивалось на протяжении первой половины XIX в. Основным занятием крестьян, расселенных по тракту, была ямская гоньба<sup>140</sup>. До того, как русские приняли ямскую гоньбу на Ленском тракте, ее исполняли якуты. В Дополнении депутата князьца Софрона Сыранова к наказам, поданным в Комиссию о сочинении проекта нового Уложения не ранее 17 октября 1768 г., в п. 7 сообщалось: «Содержим мы от Якутска вверх по Лене реке и по Охотскому тракту сорок одну станцию, а от наших жилищ расстояния от пятисот и далее верст, а на каждую станцию отправляем по двадцати по пяти лошадей, по восьми кобыл и по одному жеребцу табунному, по десяти коров, работных людей по семи человек и по две бабы, умалчивая денежных и прочих с нас поборов. А от сего скота по большей части года не бывает, а случае оногo падения посылаем вторично, а иногда и троекратно. И ежели впредь от оногo не освободимся, до должны будем почетаться из всех людей несчастливими, потому что от того нам чинится великое, по большому расходу скота и денег, разорение»<sup>141</sup>. Якуты просили для содержания тех станций поселить «из крестьян ведомства города Якутска Олёмнинского острогу и разноживущих до Витимской слободы», а также на место якутов, содержащих станции, «в дополнение перевести Иркутской губернии из Илимского города семейщиков по сколько человек заблагорассуждено будет»<sup>142</sup>.

Исследовавший историю устройства якутских трактов И. И. Майнов отмечал, что «до начала девятнадцатого столетия [якуты] не могли освоиться с этим делом (ямщиной. – О. К.). До прихода русских они сами странствовали по тайге либо пешком, либо верхом; езда на саних с непривычки вызывала у них головокружение; искусство запрягать и править упряжными лошадьми им долго не давалось, да и кони местной породы постоянно бесились, опрокидывали сани и рвали сбрую... О езде с такими ямщиками, на таких конях и по такой дороге, - загроможденной во многих местах горами тороса, являлась мучением, о котором Сарычев говорит, как об истой пытке. В то же время и для якутов содержание гоньбы представлялось тяжелым бременем, требовавшим продолжительных отлучек из дома и совершенно непривычной работы. В виду этого они сами обратились к начальству с просьбой о поселении по Ленскому побережью русских ямщиков»<sup>143</sup>.



Фрагмент карты М. Татаринова-К. Л. Фрауендорфа (1765 г.) Участок Сибирского тракта от ст. Зиминского на ос. Бельской до р. Китой и, видимо, переправы на правый берег р. Ангары в районе сл. Уриковской, оттуда вверх до г. Иркутска. Второе направление дороги от Шарагульской на д. Янску, переправа на правый берег р. Ангары в районе д. Зашиверской, оттуда вверх по правому берегу до г. Иркутска, вниз на г. Илимск, оттуда на Верхоленский и Ускупской остроги (Усть-Кут)  
 (БАН. Отд. рукоп. Ф. Собр. рукоп. карт. № 326)



В 1773 г. правительство приступило к правильной организации почтового сообщения и с этой целью между Витимом и г. Якутском было основано 23 станции. Для заселения этих станций в распоряжение олекминского комиссара прислали несколько десятков крестьянских семейств, состоящих преимущественно из сосланных помещиками в зачет рекрут или выселенных в Сибирь за разные провинности<sup>144</sup>.

И. И. Майнов заключал, что за «первые полтора века своего пребывания в крае станочные крестьяне пережили три фазиса: с 1773 по 1781 год, когда их только водворяли на новые места, им или только некоторым из них выдавалось какое-то пособие, которое, однако же, не помогло крестьянам стать на ноги. В 90-х годах XVIII века мы видим их пролетариями, ютящимися маленькими кучками в две-три семьи по затерянным среди приленских скал почтовым станкам, на полном иждивении окрестных якутов, на которых содержание станций и ямщиков было возложено как повинность (вторая фаза. – *О. К.*). В начале XIX века эта повинность была с инородцев сложена и станки сдавались уже казною с торгов, причем нередко в роли вольных почтосодержателей выступали якутские тойоны, а русские крестьяне служили у них наемными ямщиками (третья фаза. – *О. К.*). Приблизительно со времени ревизии 1816 г. наступил новый период: в делах начинают встречаться указания на наделение станций землею, и... за крестьянами признается исключительное право на отправление гоньбы по вольным ценам, размер которых устанавливается на торгах. С небольшими колебаниями этот порядок сохранялся до 90-х гг. XIX ст. Поэтому 1816–1824 годы можно признать начальной гранью современного периода»<sup>145</sup>.

К началу 1895 г. в Якутском округе на тракте существовало «Общество 20-ти станций Иркутского тракта» из 20 селений, возникших около почтовых станков и расположенных на западном берегу р. Лены по линии длиною в 420 верст каждое численностью от 10 до 30 дворов. Южнее по реке располагалась Олекминская крестьянская волость, в которую входило и 23 станционных селения, растянувшихся по берегу р. Лены на 520 верст, каждое в составе от 7 до 21 двора<sup>146</sup>.

Более раннюю информацию о Ленском тракте дает Н. Щукин. Он приводит сведения о трактовых станциях 1838 г. от Качутской слободы Иркутской губернии до г. Якутска. По Иркутской губернии таковых мы насчитали 55 с числом домов от 3 до 50, в Якутской области – 30 с городами Якутском и Олекминском с числом домов от 1 до 9 (без вышеуказанных городов)<sup>147</sup>.

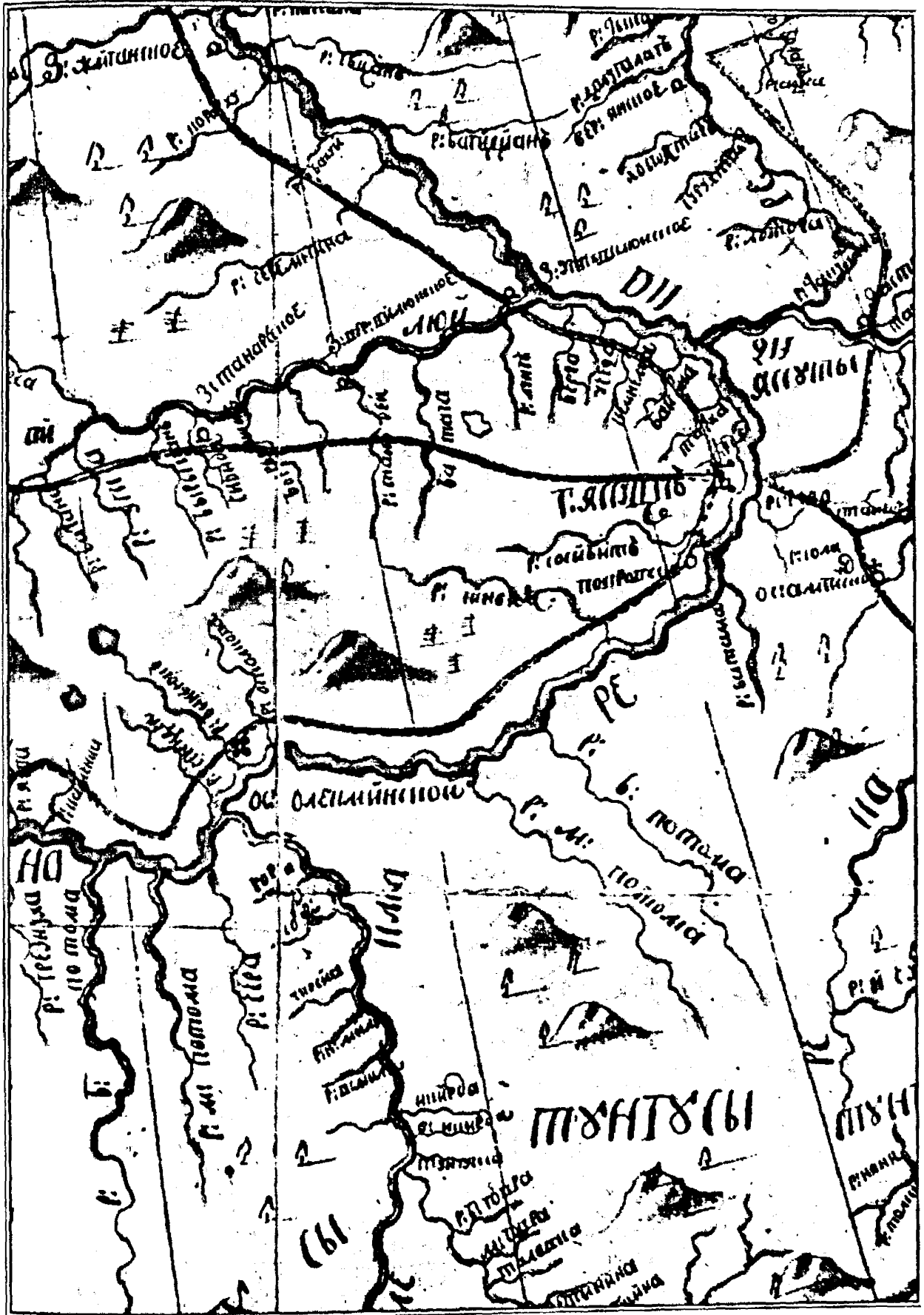
Движение по Ленскому тракту осуществлялось летом на лодке с двумя ямщиками вниз на веслах, а вверх – лямочной тягой, причем гребец и кормчий оставались в лодке, а лямочными конями управлял верховой подросток<sup>148</sup>.

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

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

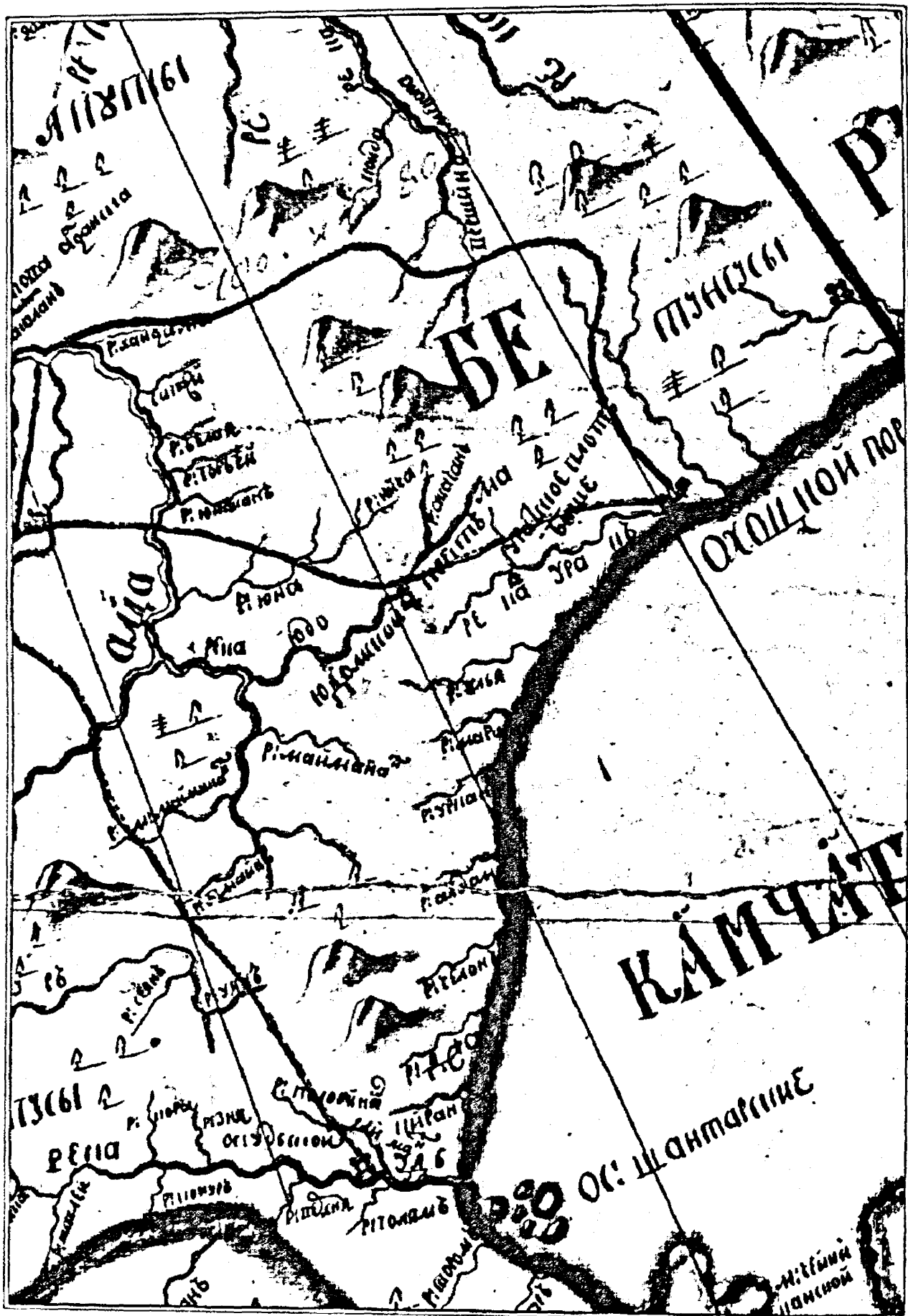
Во второй половине XIX в. между Иркутском и Верхоленском в прямом направлении был проложен Куленгский тракт. С присоединением Амурского края стало развиваться почтовое движение по Амуру летом по реке, а зимой – по тропе вдоль левого берега Амура.

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



Фрагмент карты М. Татаринова-К. Л. Фрауендорфа (1765 г.) Участок дороги от острога  
 Олёкминского к г. Якутску (БАН. Отд. рук. Ф. Собр. рукоп. карт. № 326)





Фрагмент карты М. Татаринова-К. Л. Фрауендорфа (1765 г.) Участок дороги к Охотскому порту и побережью Охотского (Камчатского) моря (БАН. Отд. рукоп. Ф. Собр. рукоп. карт. № 326)

Московский тракт в основном сложился и начал действовать в 60–80-е годы XVIII в., хотя отдельные его участки существовали еще в XVII в., а другая часть его была окончательно устроена в первой трети XIX в. С начала XVII в. до первой четверти XIX в. тракт менял свое направление на отдельных участках, но в целом, выпрямляясь все время на восток, проходил по наиболее важным в экономическом отношении районам Сибири или приближался к ним. В устройстве тракта большую роль играло правительство, народная колонизация и торговый капитал. В начале 80-х годов XVIII в. тракт стал символом политического объединения окраины и метрополии<sup>149</sup>.

Московско-Сибирский тракт в последней четверти XVIII – первой трети XIX вв. еще не превратился в окончательно устроенную дорогу, которая удовлетворяла всем требованиям того времени. Поэтому мы и рассматриваем его функционирование со второй трети XIX в. не как деятельность властей и народных масс по его проведению и устройству, а в основном как их работу по его эксплуатации и улучшению использования. К числу исключений можно отнести Кругобайкальский участок тракта, проложением и эксплуатацией которого власти и купцы продолжали заниматься фактически до устройства железной дороги. При заселении и устройстве тракта интересы властей и крестьян-старожилов не всегда совпадали: крестьяне стремились осваивать более плодородные южные районы Сибири, а правительство, чаще всего в принудительном порядке, направляло их на тракт. Но так как местные крестьяне были более адаптированы к сибирским условиям, то правительство пыталось использовать их для целей обеспечения продовольствием пограничных линий, а ссыльных селило на тракте. Здесь интересы казны и старожилов совпадали.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт являлся стержнем, от которого отходили примыкающие тракты, создававшие основу для густой сети местных дорог.

## § 2. ОТРАЖЕНИЕ ТРАКТА НА КАРТАХ РОССИИ И СИБИРИ XVII–XIX ВВ.

Современные исследователи У. Перксен и Г. Гусейнов считают карту не просто изображением, рисунком, схемой, а набором инструктивных категорий и чисел, входящих в поле словесного представления определенной идеологии. «Место встречи словесного знака и наглядно- и/или телесно-схематического образа», в котором «складывается изобразительно-словесная идеологема», названо У. Перксеном как «визиотип»<sup>150</sup>. Мы будем придерживаться данного неологизма, включающего в сознание индивидов не только пространственно-географические, но и дискурсивные представления о Московско-Сибирском тракте как основном объекте в системе путей сообщения Сибири XVIII–XIX вв.

В современной историографии говорят о начавшемся «визуальном повороте». Ярославский историограф А. Б. Соколов, характеризуя работу исследователей с историческими источниками, пишет: «Если раньше изобразительные источники (картины, фотографии, фильмы, памятники и т. д.) играли вспомогательную роль, использовались чаще как иллюстрации, то во многих новейших работах они предстают как равноценные письменным»<sup>151</sup>.

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

Картографы рассматривают карту как пространственную, математически определенную и генерализованную образно-знаковую модель действительности, на которой показаны явления и процессы, их взаимные связи, динамика во времени и пространстве. Меняясь по мере накопления

новых сведений и развития науки картографии, тематическая или специальная карта отображает процесс исторического развития того или иного явления, показывая его динамику<sup>152</sup>. В нашем случае таким явлением мы считаем процесс создания Московско-Сибирского тракта и его отображение на уже описанных либо обнаруженных нами картах Сибири XVII–XIX вв.

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

Используя карту как исторический источник, мы включаемся в междисциплинарную область исследований. А. М. Берлянт считает карту не просто знаковой, но образно-знаковой моделью, и именно в образности кроется ее принципиальное отличие от других источников информации<sup>153</sup>. В нашем случае – это сведения о Большой сибирской дороге, создававшиеся в представлении правящих кругов России и Сибири, чиновников, военнотружущих, исследователей, путешественников, почтовых служащих, купцов.

В конце XVII в. С. У. Ремезов отразил некоторые маршруты тракта в «Хорографической книге», по которым впоследствии и прошло само полотно дороги<sup>154</sup>.

До 1756 г. направление тракта в Западной Сибири от Тары до Томска на картах представлено условно. Так, на «Карте Тобольской провинции (нижняя часть)», «снятой и нарисованной чрез геодезиста Чичагова...» из «Атласа Всероссийской империи» 1732 г. И. К. Кирилова «дорога через Барабу в Томск» нанесена достаточно условно, так как не пересекает р. Омь, а идет севернее ее. У С. У. Ремезова этот участок карты составлен более подробно. П. Чичагов не нанес на карту Каинский, Каргатский и Убинский пасты или форпасты, устроенные в 1722 г.<sup>155</sup> На «Ландкарте Томского, Кузнецкого и Красноярского уездов...», составленной геодезистом Василием Шишковым 17 сентября 1737 г., сама дорога не проведена, но то, что процесс ее проложения уже шел, можно увидеть из названия населенных пунктов, которые появились на Барабе и около р. Оби. Так, составитель карты указывает «станец Тартас, станец Каинской, станец Убинской, зимовье Вострово, зимовье Шелегино, д. Черемшанку, д. Б. Оеш, острог Чаусской, д. Соколово, юрты Орские» (на левом берегу Оби), на правом берегу – д. Порос, «изба зимовая Дубровска, д. Тошеринска, острог Умревинской» и далее на водораздел к Томи<sup>156</sup>. Путешественник мог передвигаться по обозначенной линии населенных пунктов, которая и вошла в тракт.

Г. Ф. Быконя отмечает, что первые ландкарты Мангазейского, Красноярского и Енисейского уездов Средней Сибири по инструментальным съемкам выполнил в 1728–1729 гг. опытный геодезист Петр Чичагов. Его карты были использованы другими картографами при создании общесибирских карт<sup>157</sup>.

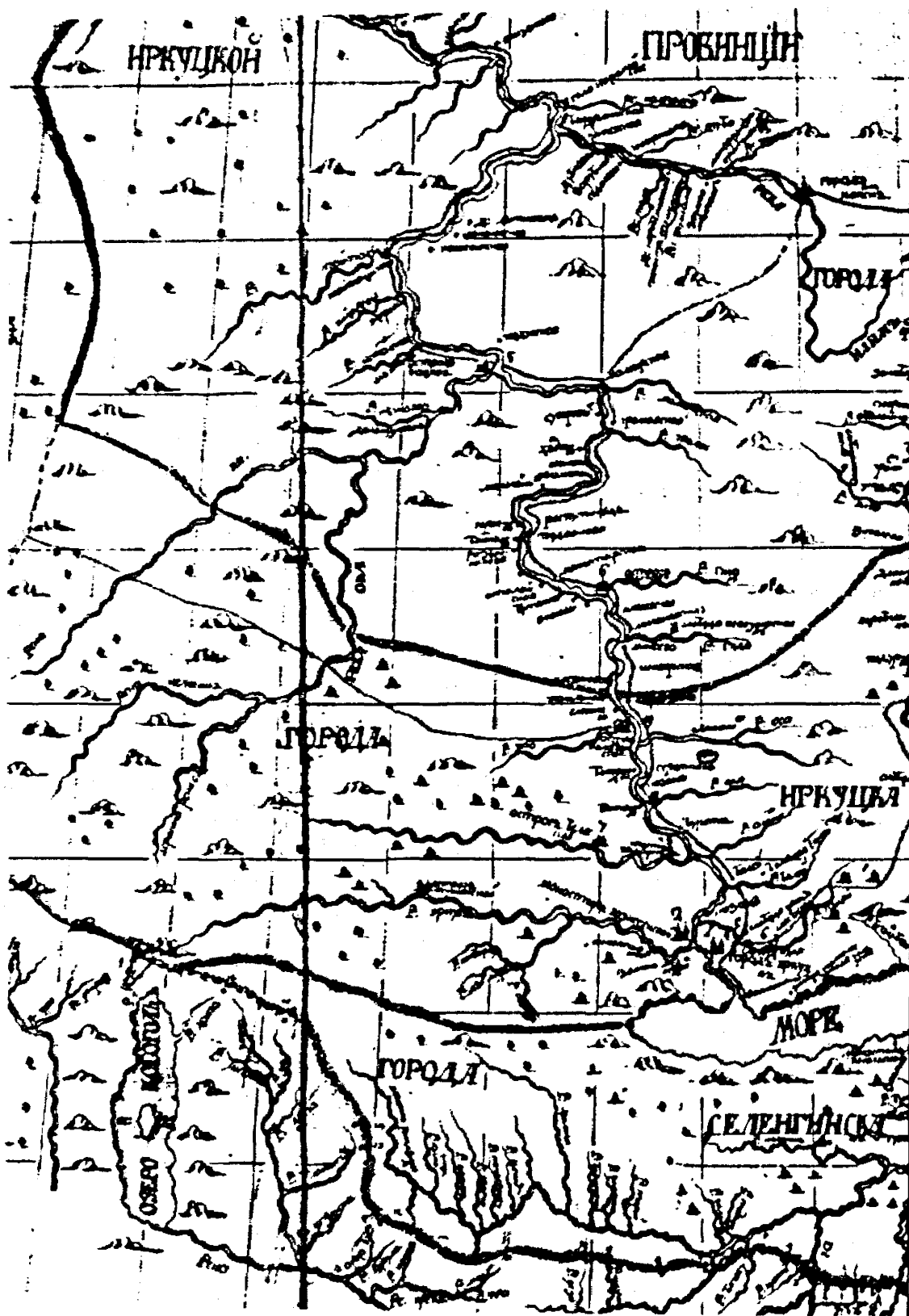
Картографирование сибирских уездов было проведено в 20–50-е годы XVIII в. первыми геодезистами. Так, в 1740 г. во время работы Великой Северной, или Камчатской экспедиции были подготовлены: карта рек Иркутта, Китоя и Белой и Красноярской столбовой дороги (выделено нами. – О. К.), сочиненная М. Ушаковым в 1740 г., на 1 л.; карта частей уездов Енисейского и Иркутского, уезда Илимского и реки Ангары, сочинена геодезистом П. Скобельцыным в 1740 г. на 1 л.; карта «Страны между Ангарой и Леной», сочинена Вас. Шетилковым в 1740 г., на 1 л. и др.<sup>158</sup> На ландкарте Иркутской провинции 1735 г. участок Сибирского тракта изображен от границы провинции до оз. Байкал с ответвлением в сторону Илимска.

Идеи об устройстве новых путей сообщения из Москвы в Сибирь и по Сибири до Даурии были высказаны в 1727 г. В. Н. Татищевым в записке, поданной на имя Екатерины I<sup>159</sup>. В. Н. Татищев предлагал конкретный и довольно детальный план устройства новых путей из России в Сибирь и внутри ее. «Возможно два пути от Москвы сделать... Другая дорога в Дауры (Южное Забайкалье) для пользы кулечества и ездящих в оные места от Москвы через Казань, Уфимский уезд, через Царев Курган, Тару, Томск и не захватывая Енисейска в Дауры, которые ежели прямо сделают, можно

весьма надеяться, что три тысячи верст, еже не более умяются»<sup>160</sup>. Фактически В. Н. Татищеву принадлежит мысль об устройстве сухопутного тракта от Москвы до Сибири и Забайкалья, тем более что его руководство картографическим делом в России делало это предложение весьма обоснованным.

Таким образом, В. Н. Татищев пробивал первую брешь в запретительных мерах правительства, и оно вынуждено было разрешить пропускать по новой дороге казанских, уфимских и кунгурских купцов на Ирбитскую ярмарку. Впоследствии упорный В. Н. Татищев снова хлопотал о разрешении свободного проезда по новому более короткому пути в Сибирь<sup>161</sup>. Подтверждением реализации плана основателя Екатеринбурга служит «Чертеж, в котором от Екатерин бурха до Тобольска как о прежней так и о новоназначенной дорогах и чрез какие места и реки и между какими деревнями те дороги и лежащие о том показывает во оном чертеже и для виду назначены прежняя дорога краскою желтою и вновь назначенная дорога краскою зеленою, также по новоназначенной дороге где насколько верст и сажень лесов прорубить и на болотах и чрез речки мосты наместить со изъяснением о том показано в поданном в главную канцелярию описи и которая при доношении соопшена / также которая дорога назначена геодезии учеником Куроедовым и та дорога во оном чертеже назначена краскою красною. Сочинен в Екатерин бурхе июня 9 дня 1735 году. Сочинял механик Никита Бахорев». На карте размером 41 x 70 см, в масштабе 60 верст в английском дюйме, видим «старую» дорогу через Тюмень до Тобольска и вновь назначенную, что интересно само по себе, так как старая дорога и впоследствии сохранялась и по ней ездили в течение не только XVIII в., но и XIX в., потому что дорога эта шла через известное с. Покровское, называемое на карте как «слобода Покровская, Щучья тож». От Екатеринбургского завода «старая» дорога на Тюмень проходила через д. Косулину на р. Бобровой, через р. Брусянку, д. Большую, слободу Белоярскую, д. Грязнуху и речку Грязнуху, д. Белянку, д. Тыгыш, речки Тыгыш, (отсюда прежняя дорога шла на слободы Новопышминскую и Каменовскую, видимо, здесь делалось реальное «спрямление» тракта), затем на слободы Камышловскую, Красноярскую, Пышминскую, Куяровскую, Утяцкую (все это вдоль р. Пышмы), затем через д. Маркову на речке Тукман (левый приток Пышмы), д. Матвееву на левом берегу речки Тугулым – притоке Пышмы, д. Лучинину на р. Анбаир, п. Кармацкое на р. Кармат и в г. Тюмень на р. Туре. От Тюмени дорога шла на Тобольск через д. Сосновый Мыс, Березовый Яр, переправа на правый берег Тобола – на д. Ганихину, Антонову, Караульный Яр, Антипину, через речки Нерду в д. Кулемесову, Багину, Липовский погост, Шестакову, мимо оз. Байкал с юга в д. Куприну, Фомину, через р. Чушуль и Аталук в д. Турба, через р. Турба до д. Кутарбитской на речку Кутарбитка, в д. Ушакову, Дехтереву, Томную, Мартяшову, Гласкову, Паншину, Кулагу, оз. Карачино, д. Солдатову, Сухареву, Шипилину, юрты Медяньские и на переправу через Иртыш в Тобольск. Вновь учрежденная дорога шла, минуя Тюмень, через р. Ницу и Туру – левые притоки Тобола, слева же подходила к Тоболу и через Иртыш в Тобольск. Скорее всего, новый маршрут в будущем не стал главным<sup>162</sup>.

Имеющаяся в нашем распоряжении информация свидетельствует о наличии в первой половине XVIII в. карт Сибири с региональными путями сообщения. По сведениям С. Е. Феля, петровские геодезисты до 1744 г. составили 8 карт Тобольской, 7 карт Енисейской и 11 карт Иркутской провинций. Он отмечал, что на ландкартах этого периода имелись изображения рек и дорог<sup>163</sup>. На ландкарте 1735 г. П. Скобельцына, И. Свистунова, Д. Баскакова и В. Шетилова, скопированной с подлинника учителем Никитой Каркадиновым, отметим: дорога показана от острога Удинского, пересекает реки Ию, Оку до Балаганского острога. На этом участке дороги населенных мест еще нет. В районе Балаганска дорога переходит на правый берег Ангары и идет им до Иркутска. От Иркутска до Байкала дорога имелась. За Байкалом от Итанцинского острога дорога отмечена до р. Буры. Слобода Кяхта еще не обозначена<sup>164</sup>. На другой подобной карте этих же авторов без датировки (видимо, она составлена чуть позже, так как отмечена р. Кяхта) дороги от Посольского Монастыря на



Фрагмент ландкарты Иркутской провинции (1735 г.) Участок тракта от границы Иркутской провинции до оз. Байкал (БАН. Отдел рукописей Ф. Собрание рукописных карт. № 568)

оз. Байкал до р. Кяхты обозначены более четко, чем на вышеописанной карте, острога Уднинского уже нет – он переименован в город Удинск (Верхне-Удинск). В части дороги от Удинска (Ниже-Удинск) до Балаганска по-прежнему не встречается населенных мест<sup>165</sup>.

В 1756 г. был составлен «План Барабинской степи» прапорщиком Укусусниковым<sup>166</sup>. М. М. Громыко называет Укусусникова военачальником пограничной линии (Новошшимской)<sup>167</sup>. Авторство этой карты определено по омской описи фонда военно-походной канцелярии главного командования Сибирского корпуса, по которой выбывшее ныне дело № 46 1756 г. озаглавлено: «Рапорт прапорщика Укусусникова о составлении ландкарты, с указанием отдельных пунктов по Барабинской степи»<sup>168</sup>.

Хранится этот план в фонде Военно-ученого архива РГВИА. План рукописный, на одном листе, многокрасочный, в масштабе – 20 верст в английском дюйме, размером 31 x 72 см, в рамке. В правом верхнем углу дано описание условных обозначений на плане. В центре – заглавие в картуше, под ним роза ветров. По описанию, имеющемуся на самом плане, тракт изображен «от города Тары, где реки: Иртыш, Омь, Каргат и Чулым и до Чаусского острога и до р. Оби по дистанции Тарского и Томского уездов». На нем изображены форпосты, деревни, зимовья и почтовые станции с различением Барабинских ясажных волостей. Сам тракт показан красным пунктиром. Желтым цветом показаны проектированные ямы. Составитель – прапорщик Вологодского драгунского полка Укусусников поясняет, что «вышеперечисленные места состоят под прикрытием (прикрытием. – О. К.) линий Иртышской, Кольванской и Кузнецкой». Перед нами первая карта-план, на которой изображены места переселения ямщиков сибирских ямов, планировавшихся к переводу сюда сенатским указом 1756 г., а также первое подробное картографическое изображение от Тары до Чаусска на Оби. Всего автор-составитель показал 37 населенных и спроектированных к заселению мест с пояснением, как тогда писали, «прикосновенной ситуации». Таким образом, нам удалось обнаружить карту-план периода устройства и заселения Московско-Сибирского тракта по территории Барабинской степи, на которой в это время преобладают зимовья и почтовые станции. Прошло немногим более четверти века после проезда по Барабе В. Беринга в 1729–1730 гг. и указа Сената об устройстве почтовой связи в Сибири (1733), а на тракте были уже устроены зимовья с почтовыми станциями, проектировалось устройство ямов в четырех местах за счет поселения в них тарских ямщиков.

Прошло 10 лет. И в 1766 г. появляется другая карта главного пути Сибири, охватывающего более широкий регион: от Ачитской крепости на Урале до с. Тулуна – границы Иркутской губернии. На ней изображен упраздненный участок старой Верхотурской дороги и вновь учрежденный участок от Екатеринбурга до Тюмени, далее до Тобольска, Тары и Тулуна<sup>169</sup>. Эта карта отражала реальное положение населенных мест на тракте и в то же время была проектом, отображавшим желание сибирских властей провести дорогу от Тобольска на Каинск, минуя г. Тару. Но это удалось реализовать лишь к 1825 г.<sup>170</sup>

Конкретизирует информацию о трактовых населенных пунктах по Барабе часть сохранившейся ландкарты 1766 г. Размер рукописной части: 45 x 54 см. В легенде записано: «Ландкарта. Сочинена 1766 года февраля 1 дня. Вновь назначенному тракту от Барнаульского завода до Каинского форпоста. Так же и ныне имеющемуся тракту же чрез Чаусской острог, а какими местами вновь назначенной тому приложено особое описание». На четвертинке карты от Каинска на восток обозначены: деревни Гутова, Сартакова, Помельцева, зимовье Осиновы Колки, юрты Ивзлановы, зимовье Калмакова, юрты Гулзановы, далее зимовье Уряково, зимовье Каргацкое на северном окончании оз. Каргацкого, далее карта оборвана<sup>171</sup>. Из представленной информации мы узнаем, что в 1766 г. трактовую повинность (содержание почтовой гоньбы) продолжают выполнять и барабинцы, которых власти планировали еще в 1745 г. освободить от подводной гоньбы.

На «Карте состоящих в ведении Чаусской земской конторы крестьянских жилищ при которых оные местах и урочищах и в каком от заводов пути и на расстоянии отстоят», сочиненной шихтмейстером Иваном Черницыным в марте 1771 г. (масштаб в английском дюйме – 4,5 версты, размером 110 x 200 см, имеется таблица расстояний до заводов и приисков от каждой деревни).



Прделана огромная работа для определения маршрутов приписанных к Колывано-Воскресенским заводам крестьян. Но этот материал интересен и для нас, потому что расстояния между трактовыми населенными пунктами вымерены, определен их поселенческий статус. На тракте от Каинска до Чаусска довольно много зимовий – 8<sup>172</sup>.



Ф. И. Соймонов  
Неизвестный художник XVIII в.  
Государственный исторический  
музей

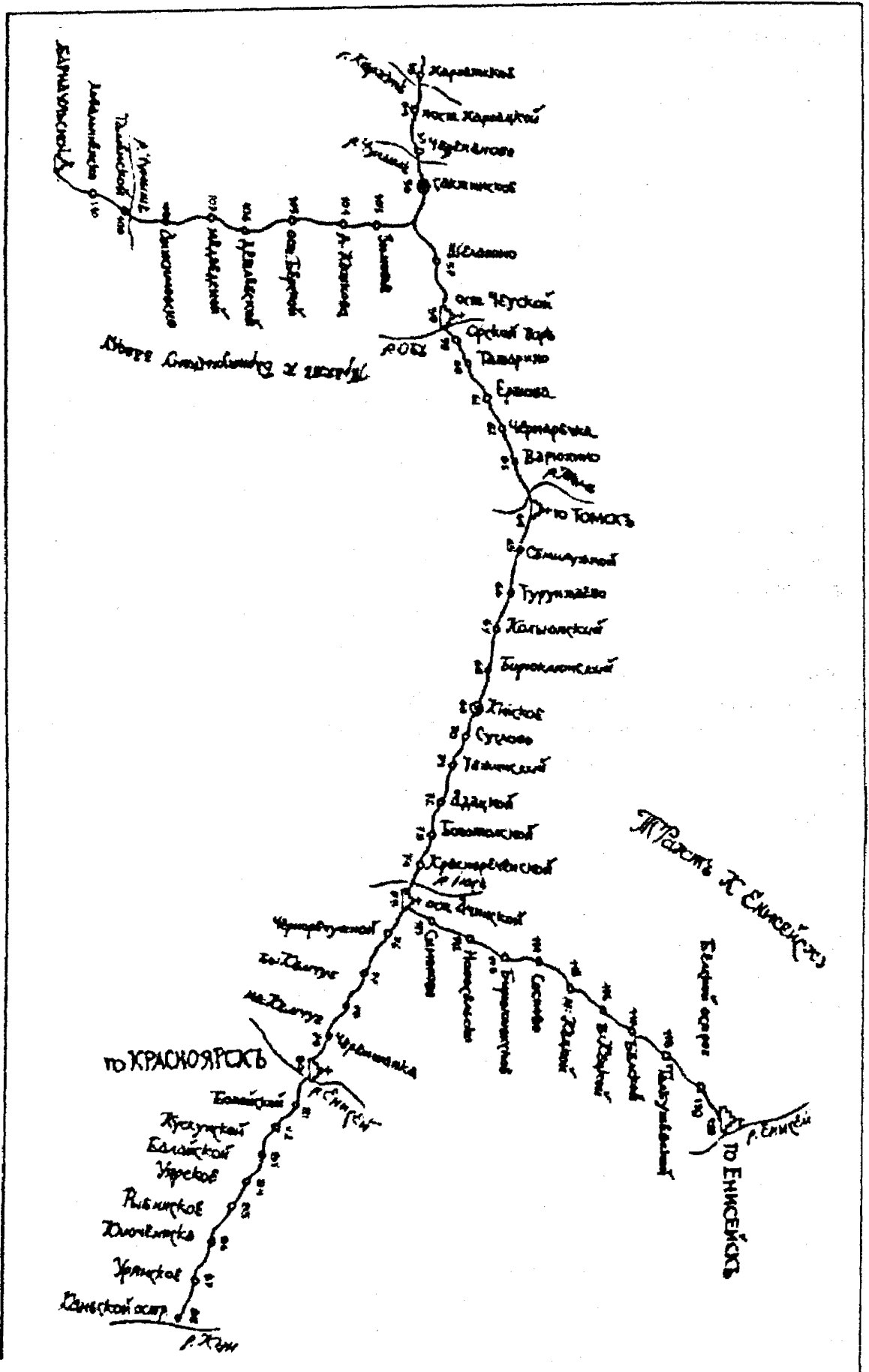
Чуть ранее в 1754 г. до того, как начала создаваться карта Барабинской степи 1756 г. с маршрутом Большой Сибирской дороги, работала Нерчинская экспедиция под руководством Ф. И. Соймонова. Руководя группой геодезистов по инструкции, данной ему В. А. Мятлевым, он должен был «...верно описать водные и сухопутные пути от Иркутска до Нерчинска и далее бассейны рек Селенги, Алаха, Ингоды, Онона, Нерчи, Шилки, Газимура, Аргуни (в т. ч. пригодные для земледелия и луговые места)». В итоге в рапорте сенату В. А. Мятлев сообщал о достигнутых Нерчинской экспедицией результатах: «1) Проведен осмотр сухопутного и водного пути от Иркутска до Нерчинска... 3) Разработан план осмотра и описание Амура; 4) Изготовлены «описанным местам планы и карты»<sup>173</sup>. Схематическая карта с указанием сухопутной дороги и речной сети между Нерчинском и Сретенским острогом подвела итоги выявления «хлебопашенных мест»<sup>174</sup>.

Ф. И. Соймонов, организовав в 1754 г. описание земель в Нерчинском уезде тремя геодезистами, поручил также М. С. Гвоздеву описание пашенных земель и сенокосов «от Иркутска по Московской дороге в учрежденных станциях, тако ж в Уриковской, Кудинской и Оецкой слободах»<sup>175</sup>. Данный факт свидетельствует о картографировании большой Московской дороги в Восточной Сибири с целью обеспечения перевозок от Иркутска до Нерчинска и далее, а также от Иркутска в сторону Москвы, заселение пути поселыщиками и картирование земель для «заведения хлебопашества» в середине 50-х годов XVIII в.

Л. А. Гольденберг опубликовал карту района (оз. Байкал – Читинский острог), которую сочинял по результатам съемочных работ геодезист Я. Фёдоров под руководством того же Ф. И. Соймонова<sup>176</sup>. В результате проведенных Нерчинской экспедицией геодезических работ в 1754–1757 гг. под его, а также руководством его сына Михаила был подготовлен так называемый Нерчинский атлас, который составляли четыре геодезиста в течение 3,5 лет (атлас до сих пор не обнаружен в архивах). Являясь сибирским губернатором, Ф. И. Соймонов уделил серьезное внимание большой Сибирской дороге и ее картографированию. По дороге из Иркутска в Тобольск, следуя из Енисейска, он заезжал и осматривал устье р. Кемчуга и по Чулыму вверх проехал 70 верст до Ачинского острога. Имея в виду «перемену водяного хода с р. Кети на р. Чулым», он приказал енисейскому воеводе Рыкачову от Кемчугского устья до Енисейска «дорогу поправить и мосты починить»<sup>177</sup>.

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





Учрежденный по Сибирской губернии почтовый тракт от первой станции Ачитской крепости до первой станции Иркутской губернии села Тулуна (1766 г.). Фрагмент. (РГВИА. Ф. 422. Оп. 1. Д. 1344)

В 1784 г. составлена «Генеральная карта Тобольского наместничества, состоящая из двух областей, Тобольской и Томской, и шестнадцати уездов по новоустановленному порядку облегающих и с показанием всех знатных мест. Сочинена в Тобольске по описанию 1784 г.». Подпись: «Губернский землемер Василий Пономарев». Масштаб: 50 верст в дюйме. Дорога изображена от Тугулыма на Тюмень и до границы Енисейской провинции. Вообще на этой карте показаны губернские и уездные почтовые дороги. Все пути от Тюмени к Тобольску, Таре, Омску к Томску прорисованы четко. От Омска дороги по р. Оми на восток не обозначено<sup>178</sup>. Подобные этой карты создавались по всей Российской империи в связи с приведением всех трактов империи в систему и «споспешествованию самому учреждению почт», всем генерал-губернаторам предписано было доставить в Сенат планы существующих дорог и расписание станций по именному указу от 13 января 1782 г.<sup>179</sup>

В 1789 г. была создана «Генеральная карта Тобольского наместничества». На бумаге (ватмане), многокрасочная; масштаб: в 1 дюйме – 100 верст. В легенде записано: «Генеральная карта Тобольского наместничества состоящая из двух областей: Тобольской и Томской и шестнадцати уездов разделенных по новому расположению городов с назначением волостных судов по новоустановленному порядку облегающих и с показанием всех знатнейших мест». Сочинена она была в Тобольске по описанию 1784 г. По этой карте главная дорога выходила от Каннска к Томску через населенные пункты: Убинское, Иткульское, Тырышкино, Чаусской, Ояшина, Варюхина, Томск. Кроме этого, были обозначены дороги от Тюмени на Ялutorовск, Ишим, Тюкалинск, Омск. Также дорога Тюмень – Тобольск, Викулово – Тара. От Тары – выход в район Вознесенки. От Вознесенки на Голопупово (впоследствии Спасское, ныне Венгерovo), Покровское, Гребеншиково, Каннск<sup>180</sup>.

В Центре хранения архивного фонда Алтайского края находится озаглавленная по описи «Часть карты Иркутской губернии». К сожалению, без датировки. Размером: 120 x 190 см, на ватмане, рукописная. На карте прорисована речная сеть и нанесена единственная дорога от Канска через Нижне-Удинск до станца Зиминского, а также отрезок дороги около Байкала. Карта интересна и ценна тем, что некоторые населенные пункты на дороге называются станцами, т. е. это еще не деревни и села. На карте в районе Канского острога нанесен граничный столб. Далее по дороге на восток обозначены станцы: Иланской, Пойминской, Тинской, Ключинской, Черемховской, д. Еловка, с. Бирюсинское, станцы Бирюсинской, Бояроновской, Разгонной, Алзамайской, Алгашевской, (часть карты утеряна, вырвана в районе одного станца), Ук, Нижне-Удинск, станец Гангуйской, д. Худа Елань, станцы Шebarтинской, Курзанской, с. Тулун, станцы Шерагул, Куйтунской, Липчинской, Кимильтейской, Зиминской. Здесь завершается обозначение дороги. Далее до Иркутска на карте нет никаких станцев, нанесены только остроги: Балаганской, Удинской, Олонской, Бельской, креп. Тункинская и Иркутск. Далее от д. Култушной на Байкале обозначен путь через гору Хамар-Дабан. В районе Хамар-Дабана на дороге отмечен безымянный станец, а затем станец Шебетский. По р. Ангаре отображены зимовья Лиственнишная и в сторону Иркутска Никольская<sup>181</sup>. Карта просто недооформлена, поэтому нет населенных мест до Иркутска.

Казалось бы, более полную информацию об устраиваемых населенных пунктах можно получить из «Генеральной карты дороги от города Иркутска до г. Красноярска» 1774 г. Рукописная, на 1 листе, размером 38 x 80 см (без утерянной части карты), без градусной сетки, выполнена на бумаге, масштаб: в англ. дюйме – 10 верст. В легенде карты написано: «Генеральное описание по тракту дороге учинено в 1774-м году по повелению его высокопревосходительства господина генерал-порутчика и кавалера Иркутской губернии губернатора Адама Ивановича Брель. Начато от города Иркутска описание сержанта Василия Бритова; а от Удинска до города Красноярска сержанта Пестерева; с показанием места от места расстояния; тожь по тракту и в окольных ситуациях селений: как то сел, деревень, станциев; и прочих знаменитых мест». Но так как, к сожалению, часть карты к Красноярску утеряна (оторвана), то можно проследить населенные пункты с запада на восток, начиная только со слов около тракта: «...бывшее зимовье, а ныне за неспособностью оставлено», и от трактовой заимки Абалаковой красной тушью

обозначены населенные места: станки Алзамай, Замзор, Ук, острог Удинск «жилье удинских обывателей», станок Хингуй, д. Худа Елань «посельщицья», станок Шебартинской, д. Курзан, граница по р. Ие, в которую впадает р. Тулун, с. Тулунское, станок Шерагуль, станец Куйтунской, д. Кимильтей, станок Зиминской, д. Тыреть, станки Замзор, Кутулик, Черемховой, заимка (без названия) пашенных крестьян на середине расстояния от Черемховой до станка Таитурка, чуть в стороне севернее д. Мальта, далее «Фабрика», станок Биликтуй, зимовье Низолско (или Китойско), далее подряд: зимовье Сухово, д. Елова, мельница Сизова, зимовье Кобыльникова, зимовье Зуево, д. Красный Яр, д. Жилкина, монастырь Вознесенской, трактир. Дорога идет и по левому берегу Ангары, и по правому, где обозначены д. Усть-Куда и д. Урик. Видимо, в районе Усть-Куды был перевоз и далее через Урик до Иркутска. Скорее всего, в город было два въезда и по левому, и по правому берегам<sup>182</sup>. Можно утверждать, что карта содержит факты для описания местности и дополняет ранее не описанные в картографическом плане пути сообщения. Значительное количество станов, впоследствии ставших деревнями и селами, свидетельствует о незавершенном процессе заселения тракта в 70-е годы XVIII в. на данном его отрезке. На «Плане Иркутской губернии Иркутского уезда, сочиненного с разных описаний 1797 года» иркутским уездным землемером Яковом Фёдоровым, Московско-Сибирский тракт в изъяснении знаков изображен как «Осмая государственная дорога», идущая через: слободу Зиминску, станок и д. Тырецу, станок и слободу Заларинску, станок и слободу Кутулик, станок и д. Роскатску, станок и слободу Черемхову, станок Половинной, станок и д. Мальтинску, Тельминскую суконную фабрику, станок Биликтуй, зим. Суховское (однако оно не обозначено в качестве станка), д. Еловку, станок Зуевской, д. Жилкину, Сосновску, монастырь Вознесенской и г. Иркутск, от него к Байкалу по государственной дороге по правому берегу Ангары располагались д. Разводна, слобода Разводинска, д. Креженовска, Щукина, заимки Сукина, Долганова, станок Пашковской, фабрика Стеклянна, заимки Молодова, Хомутовское, Черновское, Щеглово, Лепехина, Гнилюкурское, Никольская, станок Лиственнишной. Дорога, идущая по правому берегу Ангары на Балаганск и Илимск обозначена как «Столбовая тележная дорога».

Примыкает к плану Иркутского уезда «План Иркутской губернии Нижнеудинского уезда. Сочинен с разных описаний 1797 года» тем же уездным землемером Я. Фёдоровым. На плане по тракту, называемому «государственной дорогой», условными знаками означены: уездный город Нижнеудинск, слободы, деревни, почтовые станки, зимовья и заимки<sup>183</sup>. Этим же землемером «Сочинен с разных описаний 1797 года план Иркутской губернии Верхнеудинской округи». Для нас эта карта-план ценна тем, что помимо почтовой уездной дороги и проселочных дорог на нем нанесена так называемая «апробованная дорога», т. е. новый вариант Кругобайкальской дороги<sup>184</sup>.

Картографический разрыв тракта в районе до Красноярска после 1766 г. частично компенсируется «Картой части Тобольского наместничества и части Колыванской области», к сожалению, без датировки, начерченный геодезии прапорщиком М. Мангазеевым и уездным землемером Ф. Турашкиным. Размер листа 32 x 70 см, масштаб: в 2/3 английских дюйма – 10 российских верст. На карте указана дорога с населенными пунктами от Ташеринской на правом берегу р. Оби до грани наместничества на р. Б. Кемчуг и д. Б. Кемчуг. В районе Итата дорога в сторону Красноярска двойится. Новая дорога (северная, официальная) шла по правому берегу р. Чулыма через Косулку, с. Боготольское, Красноречинску, г. Ачинск, за ним Черноречинска и граница по Б. Кемчугу. Южный путь идет от Итата на Топорнину, на д. Назарову по левому берегу р. Чулыма к с. Сережскому, с. Подсосенскому там и заканчивается<sup>185</sup>. Возможно, авторы карты обозначили южную дорогу к Красноярску, о чем писали А. Д. Григорьев и Г. Ф. Быконя. Точные сведения о старой дороге можно почерпнуть из «Геометрического специального плана граничной черты между Колыванской областью и Тобольским наместничеством с показанием ближних черт по обеим сторонам селений от Кемчугских гор до левого берега реки Енисея как значит на плане линия А: В: Инструментом пройдено в октябре месяце и межевал со стороны Колыванской области артиллерии поручик и Томского уезда землемер И. Нейпер; со стороны Тобольского наместничества

геодезии прапорщик В. Богаул из которых первый чертил план 30 октября 1782 года». План на бумаге: 26 x 38 см, масштаб: в английских дюймах – 8 верст. На плане изображен участок «старое иркуцкое дорога». Она обозначена с запада до Красноярска, выходила южнее у д. Еловки на большую дорогу в районе д. Заледеевой и Емельяновой.

Новая дорога обозначена «Большой иркуцкое дорога» с указанием с запада на восток: д. Б. Кемчуг, д. Малый Кемчуг (они оставались в Тобольском наместничестве, а к Колыванскому отходили далее по дороге), д. Заледеева, Емельянова, с. Спасское, д. Дрокина – Красноярск. От него показана Енисейская дорога<sup>186</sup>. О «старой столбовой дороге на Кемчике» писал в 1804 г. в «Обозрении Красноярской округи» полковник А. Ф. Козачковский<sup>187</sup>.

Наибольший интерес представляет карта с изображением Староачинской дороги от Томска на Красноярск. Об этой старой дороге упоминалось в литературе, но ее изображение нам удалось обнаружить лишь в фонде 59 ГАСО (если это, конечно, не маршруты сочинителя чертежа-карты горного надзирателя Егора Арцебашева). Копия карты изготовлена «механическим учеником» Иваном Сухоревым, поверял ее механик Никита Бахорев. Отсюда мы можем считать, что специалистов по чертежному и геодезическому делу готовили и в Екатеринбурге в Горном училище. Карта была составлена 29 января 1736 г. в масштабе 40 верст в английском дюйме. Чертеж в целом черно-белый, лишь реки обозначены синей, а дороги желтой краской. На нем изображены тракты от Колывано-Воскресенского завода через деревню Барнаул до Томска, также тракт от того же завода через г. Кузнецк. От него к железным заводам на р. Абакан, оттуда к медным рудникам и заводам на Енисее, а оттуда до Красноярска. От Томска, видимо, указан старый тракт на Красноярск. В месте на водоразделе у р. Чулыма (левый берег) с Енисеем записано: «на сем месте и надлежит пристани быть». И на левом берегу Енисея напротив Чулыма записано: «верно и пристани быть надлежит». Скорее всего, горный надзиратель имел задание найти удобные места для транспортировки металлов из Красноярского уезда по Чулыму с Енисея до управления Сибирских и Казанских заводов на Урале<sup>188</sup>.

Г. Ф. Быконя считает, что во второй половине XVIII в. картография Сибири, в частности Приенисейского края, развивалась в двух направлениях: 1) появляются карты и атласы, обобщающие материалы по районам; 2) главную роль в картографическом изучении каждого региона страны начинают играть местные силы – уездные и губернские землемеры и геодезисты<sup>189</sup>.

Необходимо отметить, что в 1782–1796 гг. действовали «Генеральные правила о строении в России дорог», составленные С. Зиновьевым и П. Соймоновым. В этих правилах целая глава (вторая) была посвящена «сочинению в губерниях дорожных карт и каждой дороги частных (специальных. – О. К.) планов, профилей и описаний». В главе объяснялась цель составления карт: «По великому пространству Российской империи расположены дороги для разных надобностей и разными местоположениями, требуют подробного сведения и ясного описания, чтобы сообразить общую их связь по всему государству; и рассмотреть частные пользы каждой дороги, а для этого и сочинить во всех губерниях особенно дорожные карты, на которых означить все большие дороги лежащие чрез губернию и до ближайших городов других прикосновенных губерний, с показанием местоположения снятого геометрически в каждую сторону по 10 верст с наивозможнейшею верностью: 1-е – городов; 2-е – больших селений и монастырей; 3-е – рек и озер, означая особо которые из них судоходны и в каких местах имеют судовые пристани; 4-е – водяных и ветряных, пыльных и мучных мельниц; 5-е – фабрик и заводов; 6-е – мостов; 7-е – переправ на судах и на плотках; 8-е – гор, как лежащих порознь, так и цепью; 9-е – разных родов болот; 10-е – каменных и плитных ломок; 11-е – хрящевых и других видов песков; 12-е – разных родов лесу. Все с соблюдением расстояний; дабы при сочинении в Комиссии о дорогах в государстве *Генеральной дорожной карты* всей России... не встретилось никаких затруднений»<sup>190</sup>.



План Иркутской губернии Верхнеудинской округи (1797 г.)

(РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 57. Л. 2.)

В 1783 г. в Иркутске была образована комиссия для составления топографического описания наместничества в составе Эриха, Лангенса и Лобусевича. Эрихом к 1785 г. была составлена топографическая карта пограничных с Китаем мест и озера Байкала, на которой он отметил открытую им новую дорогу из Кяхты к Байкалу, более короткую, чем обычная<sup>191</sup>. И. Иеригом (Эрихом) в мае 1784 г. на плане – карте маршрутов от пограничного поста (Кяхта) до оз. Байкал указано семь уже известных маршрутов. Фактически все они идут от устьев рек, впадавших в Байкал, вверх по ним на водоразделы речек, впадавших в р. Селенгу. Пять этих маршрутов сливались в разных районах Селенги, и уже к Кяхте шла одна дорога<sup>192</sup>.

Картографирование Московско-Сибирского тракта проходило и в течение первой четверти XIX в. Нам удалось обнаружить в омском архиве несколько дел карт-планов, изображавших: «План почтовой губернской дороге, лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от границы Тобольской до уездного города Каинска», «План почтовой губернской дороге лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от уездного города Каинска до столба поставленного на границе между Каинским и Томским уездом». Более подробная информация находилась в деле под названием: «Подробные планы губернской почтовой дороге лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от границы Тобольской губернии до границы Томского уезда с показанием всех состоящих по ней мостов, гатей и прикосновенной ситуации и числа между станций верст». Фактически это атлас из 13 листов, размером 48 x 30 см, масштаб: в 1 дюйме – 250 саженей. Измерение производил и планы сочинял каннский уездный землемер Дмитриев, с поверкой томского губернского землемера Зверева<sup>193</sup>.

Наряду с планом-атласом по Каинскому уезду имеются и «Подробные планы губернской почтовой дороги, лежащей Томской губернии по Томскому и Красноярскому уездам, начиная от границ Заводского ведомства до безуездного города Ачинска с показанием всех состоящих по ней мостов, гатей и прикосновенной ситуации и числа между станций верст» на 14 листах. Копировал эти планы с подлинных чертежей чертежник сухопутных сообщений Западной Сибири П. Щетинин. На подлинных планах по листам написано: «Поверял Томской губернской землемер Степан Зверев. Измерение производил и план сочинял Кузнецкой уездной землемер губернской секретарь Дмитрий Шабанов». Масштаб тот же<sup>194</sup>. Проведенный анализ этих карт-планов позволил определить датировку их составления – 1818–1819 гг., а не 1839 г., как указано в описи ГАОО<sup>195</sup> (датировка по описи ГАОО связана, видимо, со временем перевода главного управления Западной Сибири из Тобольска в Омск и, соответственно, архивных и текущих дел и документов).

При картографировании почтовых дорог Томской губернии возникла несогласованность. Как пишет томский гражданский губернатор Д. В. Илличевский: «Начальник колывано-воскресенских горных заводов обер-бергмейстер за колывано-воскресенскую округу сам отправлял от себя карту прямо к начальнику Главного штаба Е.И.В.». «Таким образом, карта Томской губернии, так сказать, должна быть представлена разорванной надвое и вместо одной карты составляла бы две»<sup>196</sup>. Это объясняет разрыв от д. Тырышкиной до г. Томска на трактовых планах Томской губернии. Эта местность как раз и находилась под управлением начальства Колывано-Воскресенских заводов, которое составило собственные чертежи здешнего участка дороги.

Имея в виду указание томского губернатора Илличевского на отсылку Колывано-Воскресенским начальником карты путей сообщения Колывано-Вознесенского округа к начальнику Главного штаба, мы обратились к первой описи 422 фонда РГВИА, составленной Л. Смоктуновичем под заглавием «Опись документальных материалов коллекции Военно-ученого архива "Дороги и маршруты"». Данная опись является продолжением и дополнением отдела XI каталога ВУА (т. IV, отд. XI, с. 1–95). В отделе «Сибирь» под № 711 встречаем карту почтовых дорог, находившихся в ведении Колывано-Воскресенских заводов (Томская губ.). Составителем ее являлся С. Сметанин. (1 л., рукописная, в красках, 65 x 98 см, масштаб 1 : 840 000). Таким образом, можно состыковать

недостающий участок Тырышкина – Томск с ранее указанными картами Томской губернской почтовой дороги.

В этой же описи за № 710 имеется почтовая карта Тобольской губернии, составленная землемером В. Филимоновым (1 л., рукоп., в красках; 152 x 81 см, масштаб 1: 1 470 000). Подписана генерал-губернатором Брином. В описи № 712 имеется описание дорог Тобольской губернии на 12 л. (1819 г.). Описание почтовых дорог Тобольской губернии было также подготовлено губернским землемером А. Понютиным на 3 л. в марте 1824 г. (д. 716). В описи № 713 почтовая карта и описание дорог Томской губернии, составленные губернским землемером С. Зверевым (1 л., рукоп., в красках, 92 x 124 см + 9 л. текста, масштаб – 1: 210 000). Подписано гражданским губернатором Илличевским (1821 г.). С. Зверев в феврале 1824 г. подготовил описание почтовых дорог Томской губернии на 6 л. (д. 715). Там же в описи за № 714 дано описание дорог Иркутской губернии на 12 января – 1 марта 1822 г. на 9 л., подготовленное губернским землемером А. Лосевым, о котором Г. В. Семивский в 1817 г. в «Новейших и достоверных повествованиях о Восточной Сибири» писал: «Губернский землемер и Императорского вольного экономического общества член г. надворный советник Антон Иванович Лосев, который хотя родом и сибиряк, из Сибири никогда не выезжавший, но дело свое знает совершенно»<sup>197</sup>. В 1824 г. Коноваловым было подготовлено описание почтовых дорог Енисейской губернии на 2 л. (д. 717). Итак, пока удалось обнаружить полностью картографическое изображение и описание почтовой дороги по Тобольской и Томской губерниям, а также описание дороги и карты по Енисейской и Иркутской губерниям. Ранее были составлены описание почтовых дорог Тобольской губернии 1798 г. и около 1798 г. – описание почтовых дорог Иркутской губернии на 6 л. В 1803 г. губернский землемер Кругликов составил почтовую карту Тобольской губернии (1 л., рукоп., в красках, 47 x 200 см, масштаб 1: 470 000) (РГВИА. Оп. № 714). В Омском государственном архиве хранится «Абрис части Кругоморской дороги лежащей от губернского города Иркутска до Култуцкого приморского селения расстоянием до 95-ти верст. Сочинен примерно во время проследования комиссии отрешенной для открытия и осмотру дорог кругом Байкала моря мая 5-го дня, 1808 года»<sup>198</sup>.

Ординарный профессор Санкт-Петербургского университета и преподаватель Института инженеров путей сообщения П. И. Георгиевский считал, что на дороги второго разряда – главные или генеральные тракты – после 1819 г. губернаторами должны были в обязательном порядке составлены верные карты и они должны были быть представлены в Министерство полиции<sup>199</sup>. Естественно, что исполнителями этого предписания выступили губернские и уездные землемеры. Указание же на Министерство полиции позволяет найти еще один источник картографических материалов в фондах этого ведомства.

Историк картографии и геодезических работ в России З. К. Новокшенова-Соколовская отметила, что в XIX в. математические дисциплины – геодезия и картография – фактически выделились из географии, а топография сблизилась с географией и геодезией. «По материалам топографических съемок стали составляться государственные топографические и мелкомасштабные карты. Но для того, чтобы составить карту, необходимо не только произвести съемки с определенной полнотой и точностью, но и определить координаты достаточного количества опорных пунктов для обоснования этих съемок», – пишет исследовательница<sup>200</sup>.

На протяжении всего XIX в. такие съемки в Сибири проводились постоянно военными топографами и экспедициями императорского Русского географического общества. В результате появились карты Сибири, ее отдельных частей – губерний и уездов, базирующиеся на строгой научной основе того времени. В том числе с отображением путей сообщения.

В 1829 г. составлена «Генеральная карта Тобольской губернии с показанием почтовых и больших дорог, станций и расстояний между оными верст» (СПб., 1 л., мн. кр., раскрашена от руки, масштаб: в 1 см 33 км). Чуть ранее, в 1825 г. была составлена «Генеральная карта Томской губернии с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояния

между оными верст. Соч. по новейшим и достоверным сведениям» (СПб., 1 л., 40 x 53 см, мн. кр.)<sup>201</sup>. Аналогичные карты были составлены Почтовым департаментом по Тобольской, Енисейской и Иркутской губерниям и Омской области под руководством полковника Пядышева. Карты эти входили в Географический атлас Российской империи (л. 51, 52, 53, 54, 55)<sup>202</sup>.

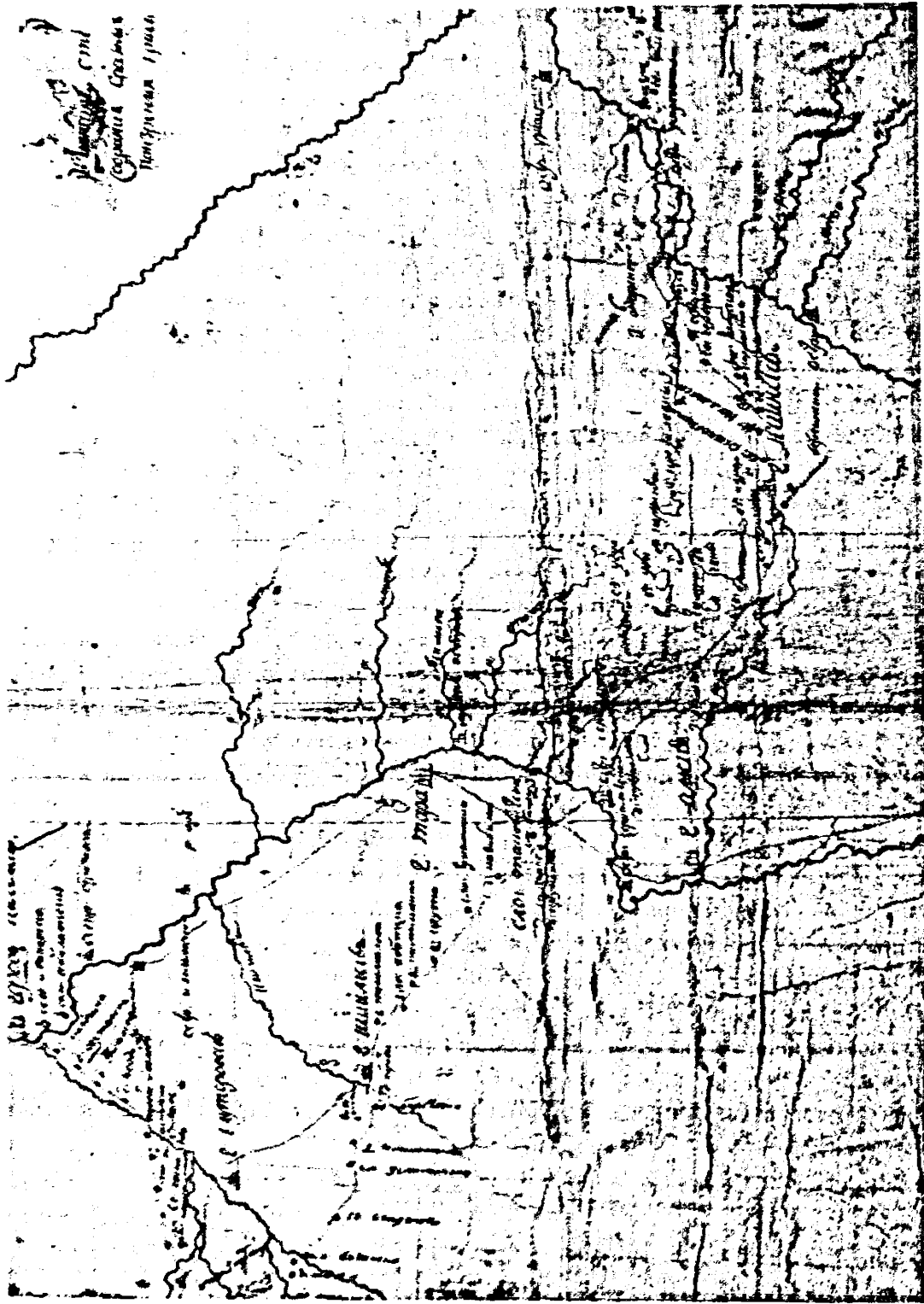
В это время создаются окружные карты, на которых, наряду с другими сведениями, отмечаются пути сообщения и приводятся статистические данные. Например, «Карта Томского округа, означающая местное положение всей округи, всех больших и малых русских и инородческих селений и живых урочищ и с разделением оных на волости и с показанием волостей ясажных народов. Начерчена в 1826 году» (1 л., на ватмане 92 x 120 см, масштаб: в английских дюймах – 20 верст). Чертил Томский губернский землемер, имя которого, к сожалению, на карте за исключением всего остального утрачено. Может быть, им был ранее упоминавшийся в 1824 г. Степан Зверев. Изъяснение, написанное на карте, приводит сведения не только топографического, но и статистического характера. В частности, статистика почтовых станций: по губернскому тракту – 21, по уездным: в Барнаул – 2, в Нарым – 14. «По почтовым дорогам имена селений в коих почтовые станции подчеркнуты красными чертами»<sup>203</sup>. Видимо, и эти, и губернские карты составлялись в ответ на запрос Почтового департамента к начальникам губерний о доставлении ему новых почтовых карт и ведомостей о станциях и расстояниях между ними «по точному нумерованию», так как прошло 23 года после издания последнего Почтового дорожника в 1801 г.<sup>204</sup> Не зря генеральные карты губерний и областей 1825–1826 гг. в легенде содержали указание на почтовые и главные дороги, станции и расстояния между ними.

«Подробная карта Колывано-Воскресенского горного округа, составленная в Главной Барнаульской чертежной 1835-го года из частных карт, которых составлением занимались горные инженеры и унтер-шихтмейстера по распоряжению бывшей канцелярии Колывано-Воскресенского горного начальства 1821-го года», хотя и имеет свое назначение, но она хороша для изучения обозначенных на ней населенных пунктов, в том числе на путях сообщений<sup>205</sup>.

Дорожные карты создавались на протяжении всего XIX в. В 1809 г. была составлена «Дорожная карта Российской империи, всем почтовым, проселочным, проезжим дорогам способным для кратчайшего проезду товаров торгующему купечеству и прочим промышленникам» (масштаб 1: 2 940 000, изд. в СПб., 1 л., раскрашена, 90 x 130). В 1822 г. была издана «Генеральная карта Российской империи с означением больших и малых почтовых дорог в самые отдаленнейшие места государства». Издал и гравировал Г. Савинков (масштаб 1: 5 250 000, 1 л., раскрашена, 95 x 192)<sup>206</sup>. В 1841 г. издана дорожная карта Западной Сибири, составленная в Омске в генеральном штабе. Отдельного Сибирского корпуса (на 1 л., рукоп., в кр., 156 x 117 см, масштаб 1: 1 680 000) под руководством подполковника барона Сильверьельма (д. 718). Затем находим маршрутные карты Западной Сибири, гравированные в Санкт-Петербурге в 1843 г., в военно-топографическом депо Сергеевым (1 л., печатные, 47 x 73 см, масштаб 1: 2 520 000) (д. 720–721). В это же время идет составление маршрутных карт и описание дорог Тобольской губернии в Омске в штабе Отдельного Сибирского корпуса (1 л., рукоп., в кр., 36 x 45 см. + 8 л. текста, масштаб 1: 2 600 000) под руководством Сильверьельма (д. 723). То же встречаем за 1846 г. по Томской губернии (1 л., рукоп., в кр., 37 x 43 см + 22 л. текста, масштаб 1: 2 590 000) (д. 724)<sup>207</sup>.

В 1844 г. в Главной Барнаульской чертежной с частных планов межевщиком Кануниковым составляется рукописная «Карта почтовым дорогам, пролегающим по землям, принадлежащих Колывано-Воскресенским горным заводам от г. Барнаула до границ губернского ведомства» в масштабе: в 1 дюйме – 10 верст. Бумага на ткани. Обозначены под литерами А, Д, Е три дороги с ответвлениями, выходящими на Московский тракт: А – до ст. Медведской, от которой шли три направления (на Томск до ст. Проскоковой, на Каннском направлении до ст. Тырышкиной, и из





Фрагмент карты лежащей от города Екатеринбургa дороги через разные города до Кяхты, собранная с разных карт Пермского наместничества приказа общественного призрения при Екатеринбургском училище. 1784 г. (ГАСО. Ф. 59. Оп. 15. Д. 9.)

Каинска в Томск от ст. Тырышкиной в Калтайский); Д – маршрут с Московского тракта со станции с. Берского через Сузунский завод к г. Каинску через ст. Кудринскую до границ заводского ведомства; Е – путь от ст. Крутихи к г. Омску. Столь подробная карта размером 240 x 140 см, захватывающая часть самого тракта с прилегающими путями, конкретизирует наше представление о системе почтовых путей одного из крупнейших территориальных ведомств России. На карте обозначены расстояния между населенными пунктами и дается конкретная информация о перевозе в с. Дубровине, который был «шириной 500 сажен и находился все летнее время на трех судах»<sup>208</sup>.

В дальнейшем, во второй половине XIX в., Московско-Сибирский тракт изображался на всех административных картах сибирских губерний и областей. Например, на картах округов Тобольской губернии: Курганского, Тюменского, Ишимского, Ялуторовского, составленных в 1865 г., в масштабе: в английском дюйме – 5 верст, имевших целью показать населенные пункты с числом жителей по конфессиональному признаку (раскольники, православные, примкнувшие к расколу, единоверцы, магометане), в обязательном порядке отмечены пути сообщения, в том числе и Сибирский тракт<sup>209</sup>.

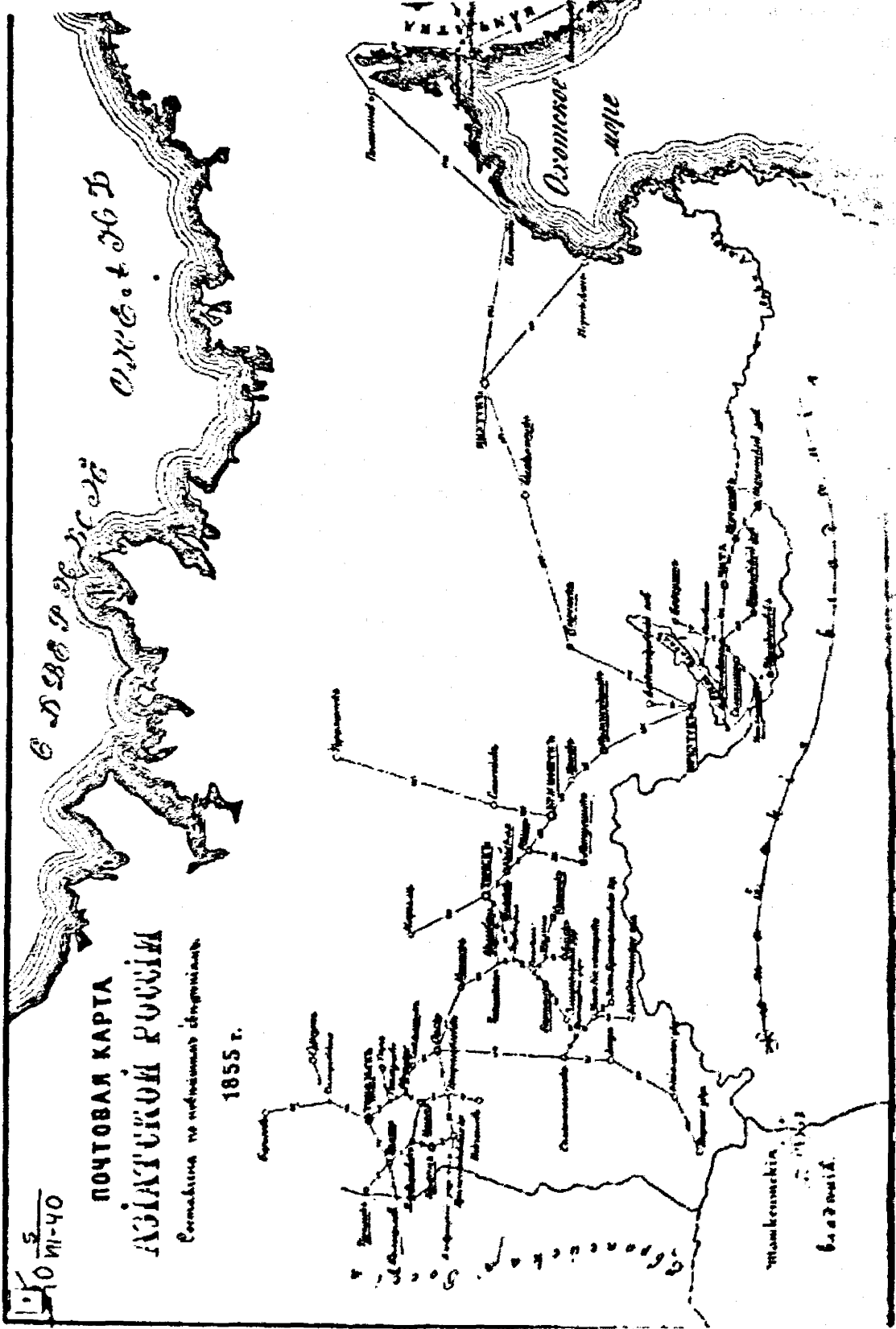
Продолжались публикации карт путей сообщения империи. Например, почтовая карта Азиатской России 1855 г.<sup>210</sup>, на которой изображены маршруты между сибирскими городами с указанием расстояний в верстах.

Ценной также является «Почтовая карта Азиатской России, Сибири, изданная Почтовым департаментом» (СПб., 1871 г. Издание Картографического заведения А. Ильина). На этой карте подробно обозначены все станции вплоть до Тихого океана<sup>211</sup>. В это время почтовые «нумерные» карты прилагались к Почтовым дорожникам Российской империи для исчисления платы за отправляемые письма и посылки и расчета прогонной платы за версту и лошадь с проезжающих, в том числе на общеимперских почтовых картах отдельным фрагментом изображались тракты Сибири и Туркестана<sup>212</sup>.

Наиболее полной картой, отобразившей все пути сообщения Сибири, к которым относились почтовые, транспортные, проселочные, зимние, вьючные, явилась «Военно-дорожная карта Азиатской России», составленная и напечатанная при втором отделении Главного штаба под руководством полковника Генерального штаба Ильина, корпуса военных топографов капитаном Кондратьевым и губернским секретарем Соколовым (Вторым) в 1875 г., впоследствии дополняемая новыми сведениями, в том числе и железными дорогами<sup>213</sup>.

В 1894 г. была выпущена специальная карта Азиатской России с указанием маршрута следования в 1891–1892 гг. из Владивостока до Тюмени наследника цесаревича Николая Александровича с показом мест его остановок и ночлегов<sup>214</sup>.

Карты Московско-Сибирского тракта в определенной хронологической последовательности позволяют проследить формирование и изменение маршрутов тракта, его отдельных участков, а также смещение участков тракта, динамику возникновения населенных пунктов, изменение их статуса (зимовье, станок, деревня, село, город), их местоположение. Картографирование тракта имело и утилитарное значение: расчет или разверстание дорожной повинности между податными сословиями, особенно крестьянами. Кроме того, маршрутные карты тракта обеспечивали, в случае крайней необходимости, информацией квартирмейстерские подразделения российской армии. Дорожные карты позволяли произвести расчет затрат на содержание почтовой гоньбы и гужевых транспортных затрат для купеческого капитала. В целом подробной карты Московско-Сибирского тракта с указанием всех населенных пунктов и станций в XVIII в. создано не было. Имелись карты отдельных его участков либо в рамках губерний, наместничеств, либо округов. Сибирский тракт нашел свое изображение на «Карте Сибири, составленной под смотрением его превосходительства г-дина генерал-майора Иркутского губернатора Карла Львовича фон Фрауендорфа. Сочинял штурман ранга поручника Михайла Татаринов. Копировал сержант Александр Меншиков»<sup>215</sup>. На ней показана большая сибирская дорога от Верхотурья и Екатеринбурга до Нерчинска. Из населенных пунктов обозначены города и остроги без сел, деревень, зимовий и станок. Хотя на участке от Удинска дорога идет на станец Зиминский. Выделение этого станца, видимо, было связано с направлением тракта на Бельский острог. Так как даты составления карты не обозначено, то можно предполагать, что она была изготовлена где-то в 1765–1766 гг. во время губернаторства в Иркутске



Почтовая карта Азиатской России. Составленная по новейшим сведениям. 1855 г.  
(Отдел картографии РГБ. № КО СВІІ - 40)

фон Фрауендорфа с 1764 по 1767 гг. Фон Фрауендорф был первым иркутским губернатором, «...любитель наук. Чертежную Иркутскую перевел в свой дом и сам преподавал предметы геодезии ученикам»<sup>216</sup>.

Московско-Сибирский тракт, имея статус губернской дороги, находит свое отображение практически на всех картах разной тематической направленности: от административных до экономических. В XVIII в. тракт входит в общероссийскую систему почтовых дорог, в начале XIX в. изображается на специальных почтовых картах империи, а также на региональных: губернских и окружных. Работа с картографическими материалами позволяет сделать вывод о том, что картографирование в Сибири происходило не только в связи с административно-территориальным ее реформированием, но также в связи с устройством дороги и заселением ее частей, с развитием почтовой связи, податными интересами властей, военными нуждами и другими задачами.

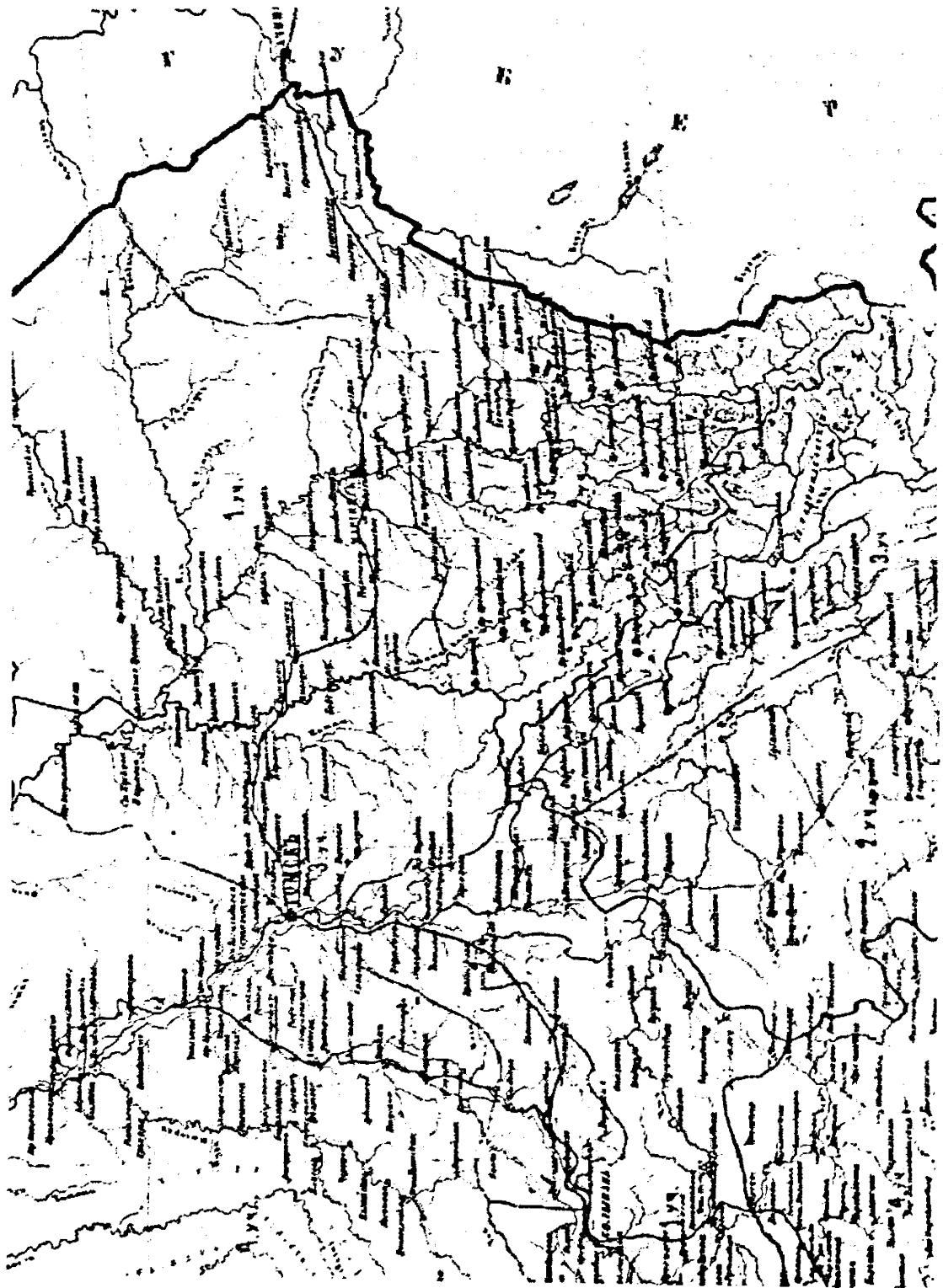
В Сибири подготовкой кадров, умевших проводить геодезические и землемерные работы, занялись в середине 1750-х годов, образовав нерчинскую и иркутскую навигацкие школы. Геодезические школы, по сведениям П. А. Словцова, возникли в конце 50-х годов в Тобольске и Томске. Их появление он включал в заслугу губернатора Ф. И. Соймонова<sup>217</sup>. Выпускником иркутской школы был известный ученый и губернский землемер А. И. Лосев, которому преподавал М. Татаринов – соавтор карты Сибири 1765–1766 гг. (он же руководитель Школы навигации и геодезии)<sup>218</sup>. Следовательно, к 60-м годам XVIII в. было кому картографировать территории непосредственно в Сибири – это были подготовленные в столице и на Урале опытные военные и морские офицеры, а также горнозаводские инженеры. Введение штатов губернских и уездных землемеров по губернской реформе 1775 г. еще более усилило работы по составлению карт путей сообщения. Появились специалисты в Тобольске, Иркутске, в уездных городах. И к концу XVIII в. в Сибири на карты были нанесены все пути сообщения. Однако сложность в использовании карт заключается в том, что большинство их было рукописными и сохранились в архивах и рукописных отделах библиотек Москвы и Санкт-Петербурга, ряда старых городов Сибири и Урала. Ряд ценных карт имеется и в городах Европейской России, а также за рубежом (США, Франция, Швеция, Китай и др.). Выпуск регионального исторического атласа Алтайского края и атласа старых печатных карт Сибири не завершает процесса картографического познания сибирской истории, а только стимулирует его<sup>219</sup>.

### **§ 3. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДЕЛА. СОДЕРЖАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ УСТРОЙСТВО ТРАКТА**

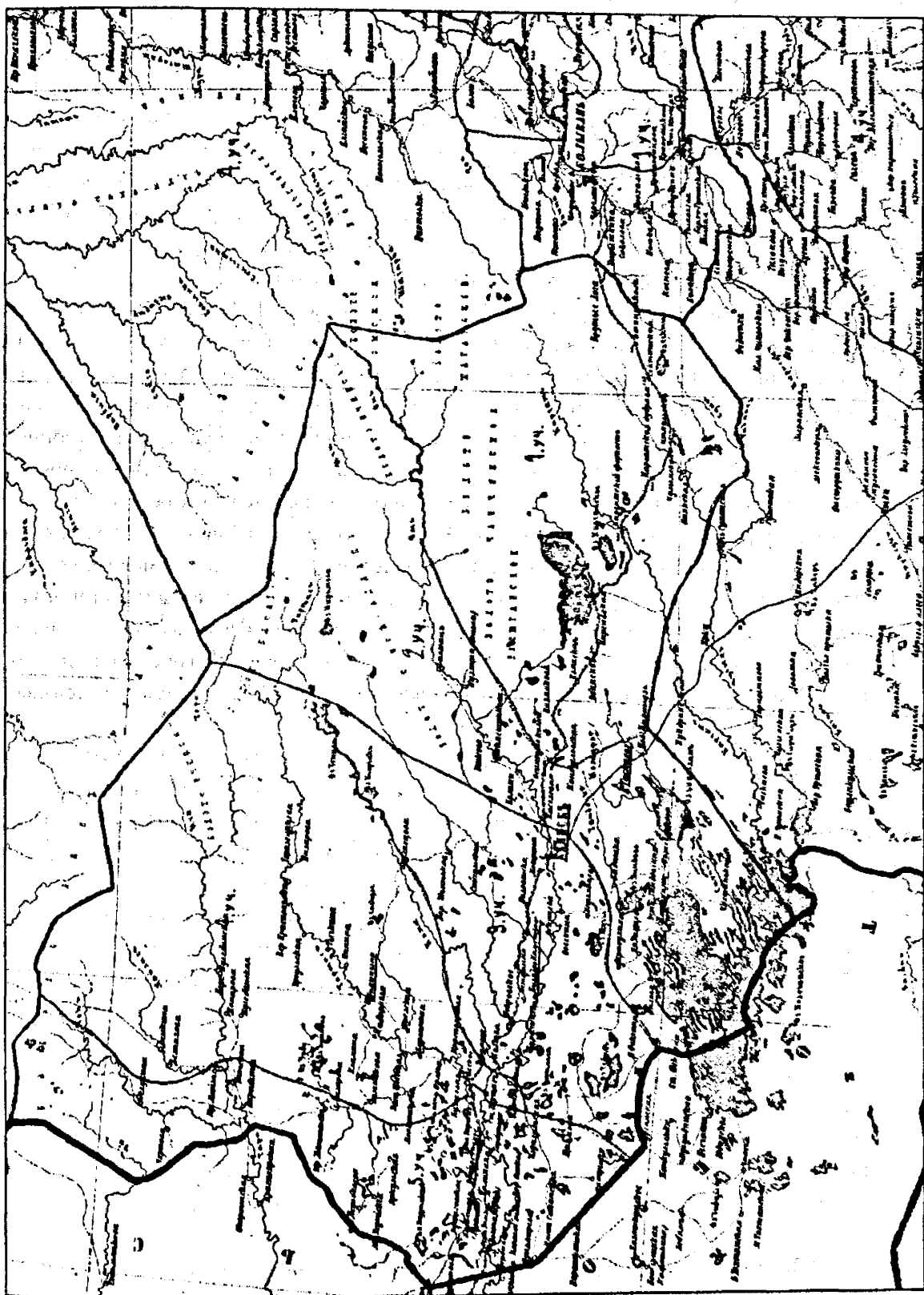
#### **3.1. Из истории дорожного дела в России и Сибири**

Указ Павла I от 28 февраля 1798 г. об образовании Департамента водяных коммуникаций фактически положил начало ведомству путей сообщения. К 1809 г. сформировалось мнение о необходимости создания единого специализированного учреждения, которое занималось бы наряду с водными и сухопутными путями. Назначенный управляющим вновь образованной 12 сентября 1809 г. экспедиции водяных коммуникаций принц Георгий Ольденбургский после ревизии всех дел представил проект учреждения, которое могло бы курировать возрастающие потребности водных и сухопутных сообщений. Согласно этому проекту, утвержденному 20 ноября 1809 г., вся территория страны была разделена на 10 округов. Сибирь составляла отдельный десятый округ. Начальником этого округа был назначен Филипп Филиппович Риддер. На посту начальника округа он пробыл до 22 июля 1822 г., до упразднения округа и должности. Основным его занятием было изыскание водных и сухопутных путей сообщения<sup>220</sup>.

Фактически все дороги ведомства Управления водяных и сухопутных сообщений (в 1817 г. их общая протяженность составила 3187 верст) находились на содержании казны. По степени важности они были разделены на четыре разряда: к первому разряду была отнесена дорога от Москвы до Петербурга; ко второму – главные (генеральные) тракты, идущие от столиц к границам государства и



Фрагмент карты Томской губернии. Участок тракта от Колыванн до Г. Ачинска



Фрагмент карты Томской губернии. Участок тракта от границы  
Тобольской губернии до Колывани. Карт. зав. А. Ильина. 60-е гг. XIX в.

связывающие губернские города; к третьему – дороги, соединяющие уездные города и к четвертому – проселочные<sup>221</sup>. Для активизации работ на сухопутных дорогах 5 июня 1816 г. были учреждены по государственным дорогам рабочие бригады<sup>222</sup>. Десятый округ путей сообщения в Сибири был упразднен высочайшим указом 22 июля 1822 г., и управление путями сообщения перешло под надзор местных главных управлений<sup>223</sup>. Таким образом, Сибирский округ путей сообщения просуществовал всего 12 лет – с 1809 по 1822 гг. 22 июля 1822 г. императором Александром I был утвержден Устав «О сухопутных сообщениях в Сибири».

Еще раньше власти обращали внимание на размеры дорог. 5 июля 1734 г. вышел указ о ширине больших проезжих дорог. В п. 14 предписывалось, чтобы «те все дороги по-прежнему, как где исстари были, запустить, а именно: большие проезжие и прогонные (для скота. – О. К.) дороги шириною 10 сажень, между рвов и городьбы, а прочие проезжие большие дороги, где нет больших прогонов скота, по прежнему Писцовому наказу, шириною в три сажени... Этот указ во всех городах, таможенных..., при мостах и перевозах и в других удобных местах выставить»<sup>224</sup>.

Указ повторялся неоднократно: 7 октября 1741 г., 12 сентября 1743 г.<sup>225</sup> Причиной были жалобы купцов и скототорговцев на землевладельцев, вымогавших взятки из-за узких дорог. Они специально перепахивали прилегавшие к дорогам территории, лишая торговцев возможности двигаться вдоль дорог с большими партиями скота. 5 мая 1761 г. в указе Сената о ширине дорог со ссылками на вышеозначенные указы было велено: «Большие проезжие дороги содержать шириною в 10 сажень, по Санкт-Петербургскому тракту, по обе стороны в ширину между оной 30, а по прочим по всем трактам в обе стороны дороги по 15 саж., а в полевых проселочных местах к рекам для водопоя и ко всяким угодыям те дороги оставлять шириной по 3 саж.»<sup>226</sup> Однако 17 июня 1765 г., в связи с возникшими сложностями прохождения дорог через дачи владельцев и проводившимся генеральным межеванием земель, Сенат уточнил цифры ширины дорог, пролежавших между столицами и другими городами. Ширина дороги с полотном и краями между столицами равнялась 60 сажням, т. е. на саму дорогу – 10 сажень да по обе стороны по 25 сажень, а на прочие дороги к городам всего по 30 сажень: 10 – сажень сами дороги и по краям по 10 сажень, чтобы не было остановки в межевании земель<sup>227</sup>.

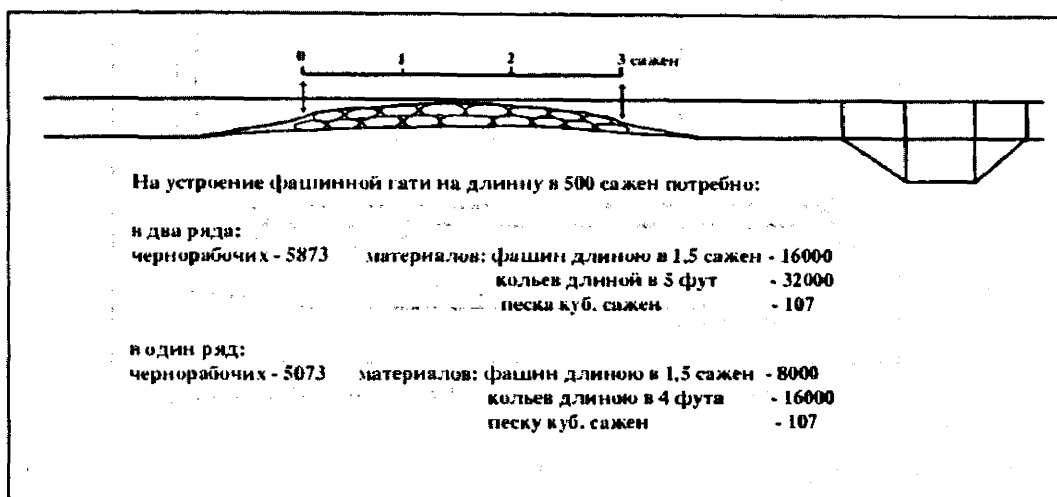
В Сибири так остро земельный вопрос не стоял, однако общегосударственные решения исполнялись и там. Таким образом, устройство дорог в Сибири происходило на фоне общегосударственных мероприятий по улучшению путей сообщения, хотя приоритет отдавался столицам и стратегическим дорогам на западе России. В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

Фактически при Павле I обратили внимание на правила содержания дорог. В качестве основной инструкции Сенат разослал во все губернские правления присланные от Лифляндского, Литовского и Курляндского губернских правлений сведения, на каком основании в тех губерниях содержались дороги, мосты и плотины, с тем чтобы они, соображаясь и применяясь к местному положению и свойству грунта, руководствовались при строении и содержании дорог, мостов и плотин. Правила содержания дорог в Лифляндии основывались на утвержденных еще в Стокгольме 22 сентября 1671 г., сочиненном в Риге 28 января 1668 г. Земском учреждении, на положениях Лифляндского рыцарства, на решениях сеймов. Размеры дорог описаны в шведских локтях. В Курляндии – в сажнях<sup>228</sup>. Однако в 1802 г. Сенат уточнил, что дороги по правилам, в Лифляндии существующим, содержать в одних только многолюдных губерниях, к коим Сибирь не относилась<sup>229</sup>.

### 3.2. Технология содержания тракта и переправ через реки

Сооружение дорог было делом трудоемким и технически достаточно сложным. Дороги, устраиваемые в лесистых местах, в крепком, но не каменистом грунте, должны были возвышаться в

среднем на два фута. На них устраивались поперечные рвы для спуска воды из лощин и мостики. Вдоль дорог в степных местах на крепком грунте высаживали деревья. Дороги на каменистом грунте только выравнивали и подготавливали рвы для стока вод, в гористой местности старались делать отлогие спуски. На дороги в болотистых местах обращалось особое внимание. Необходимо было осушать болота. Так как мосты на лежнях отличаются неустойчивостью, то старались строить их на сваях. На дорогах с солонцеватым грунтом необходимо было содержать устроенные к тому времени гати. На дорогах, подтопляемых разливом рек, рывины заделывались немедленно, плотины и дамбы должны были строиться на фашинах. Например, для устройства фашиной дороги длиной 500 сажень и шириной 3 сажени, по нормам Главной дирекции путей сообщения, требовалось материалов: фашин длиной в 1,5 сажень – 16 тыс., кольев длиной в 5 футов – 32 тыс., песка – 107 сажень (куб.) при 5873 человеко/днях<sup>230</sup>.

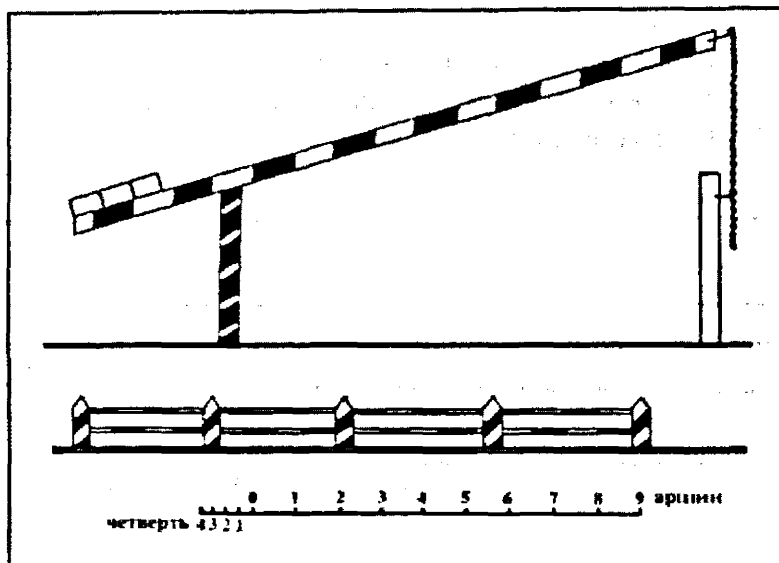


Фашинная гать шириной в три сажени, уложенная в два ряда (профиль)  
(ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 751. Л. 7)

Мосты на реках Тобольской губернии, которые не были быстрыми, строили несложными по конструкции, если не было необходимости их возвышать для прохода льда. Все новые мосты на сваях выполнялись только по чертежам от Главного управления путей сообщения. Те части мостов, которые необходимо было предохранять от загнивания, покрывали горячей смолой или окрашивали. Мосты длиной более 200 сажень должны были иметь в ширину не менее трех сажень. Мосты ставили такой высоты, чтобы их не поднимало самой высокой водой. По концам моста земля укреплялась фашинами, чтобы не накапливалась вода. Если грунт был каменистым, то забивались сваи с железными башмаками. Зимой отряды должны были заготавливать все необходимое для строительства мостов: брусья и доски, выделявая замки так, чтобы сами мосты можно было собирать в кратчайшие сроки, т.е. заготовки надо было только состыковать. А в болотах забивку свай удобнее всего было производить в подмерзший грунт. Перевозные машины строились особыми отделениями и сплавлялись по рекам до места назначения. Материал на перевозные машины заготавливался подрядным способом. Строили их по чертежам от Главного управления путей сообщения. Материалом для подводных частей строений служила лиственница, реже – кедр как менее прочный<sup>231</sup>. Дорожные плотины строились из фашиной кладки. Ширина плотин должна была быть не менее ширины мостов. Поверхность плотин, по возможности, покрывалась хрящом, щебнем или песком. Середина плотины приподнималась для стока воды. Для ручьев строились, если была возможность, прочные каменные своды, а сверху возводились плотины или деревянные мосты. Канавы рыли только в тех местах, где необходимо было осушить дорогу. Аллеи высаживались только в безлесных местах. Столбы верстовые и на поворотах ставились при перекрестках больших

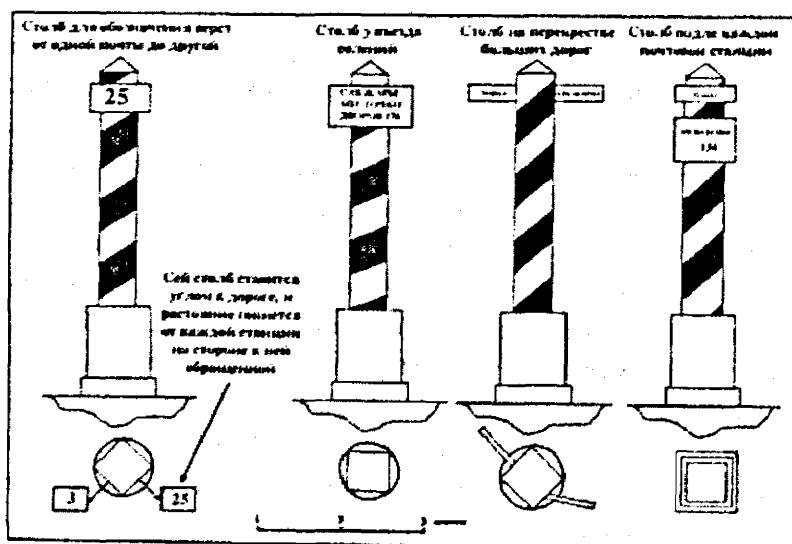


дорог, при въездах в села, где имелись почтовые станции и почтовые дома. Столбы устанавливали углом к дороге, расстояние от соседней станции указывалось на стороне, к ней обращенной<sup>232</sup>. Ставились также шлагбаумы на перевозах или мостах, где учреждался денежный сбор с проходящих обозов; столбы были еще и в местах перевозов, на них прибывалась табличка с указанием перевозной таксы. При дорогах, идущих близ речных и озерных берегов, при рытвинах, на узких плотинах устраивались надолбы<sup>233</sup>.



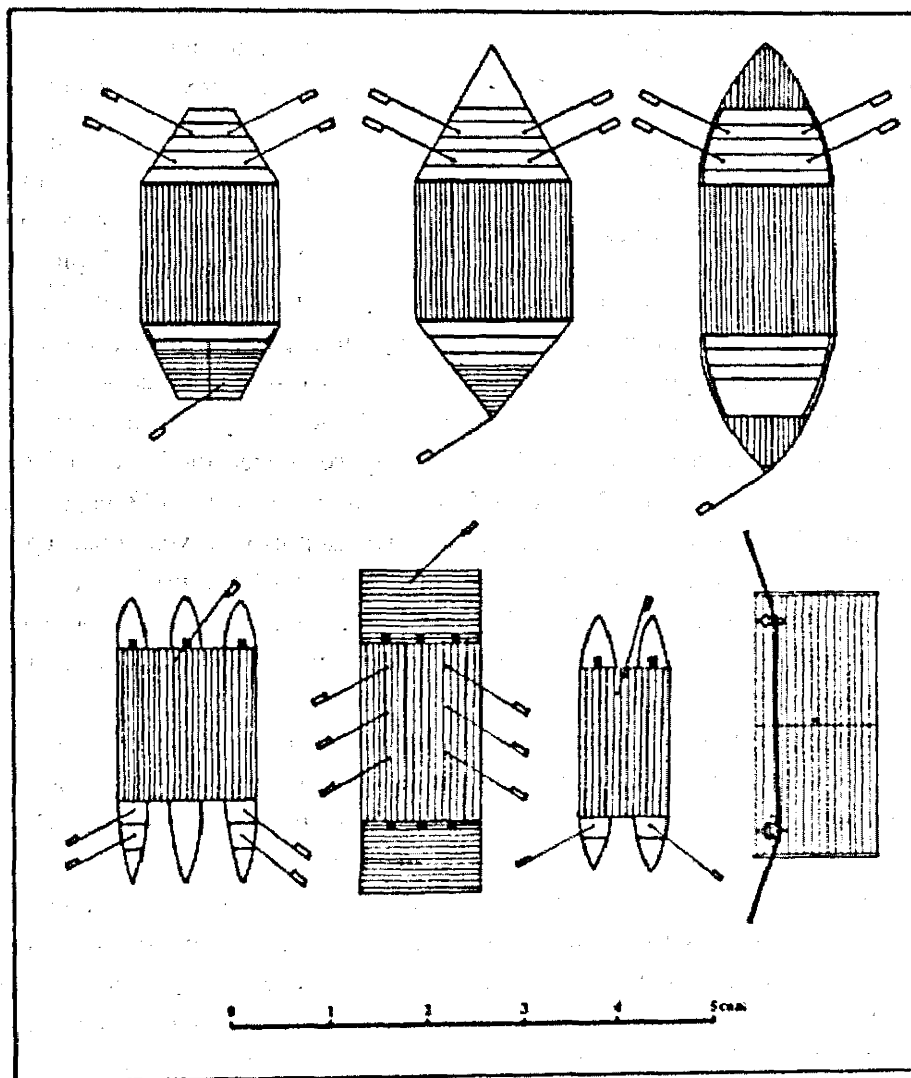
Вид шлагбаума и надолбов (ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 820)

Для покрытия трактов употреблялись различные материалы. Весь этот материал, если его не было вблизи участка, подвозился к тракту заранее, до начала ремонта. Например, в Томском и Маринском уездах в 90-х годах XIX в. полагалось доставить на «годную душу» по 12 возов гальки<sup>234</sup>. Для подвоза на тракт песка или гальки использовались специально сделанные для этого таратайки-двухколески.



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

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



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

Крестьянам помимо сухопутного полотна приходилось содержать мосты и перевозы за счет средств земского сбора. В Тобольской губернии перевозы и мосты по почтовым трактам содержались из сумм земского сбора. В Тобольске перевоз в Подчувашском предместье сдавался в эксплуатацию полицейским управлением в аренду за счет казны. В 1870 г. он был отдан за 1279 руб.<sup>235</sup> Вообще в Западной и Восточной Сибири переезжали через реки на паромках, «самолетах», плашкоутах, которые перетягивались через реку на канатах или шли на веслах, колесах, приводимых в движение воротом,



Переправа через Енисей. Неизвестный художник  
(Беляев А. В. Воспоминания декабриста о пережитом  
и пережитом – Красноярск, 1990. – С. 134)

а ворот вертели лошади; «самолеты» же на длинном канате, закрепленном на якоре, двигались течением реки, ударявшей в нос баржи; баржа управлялась рулем, у которого стояли два и более рулевых. На самолеты въезжали, не распрягая лошадей. Иртыш переезжали на лодках даже во время ледохода, когда, как говорят сибиряки, «шла шуга». Тарантасы перевозили также на лодках, но отдельно от пассажиров<sup>236</sup>. В 20-е годы XIX в. капитаном строительного отряда Шматовым были составлены и начерчены «Планы разным конструкциям перевозов, состоящих в Западной Сибири по большим и

уездным почтовым дорогам». Всего изображено семь перевозных конструкций<sup>237</sup>.

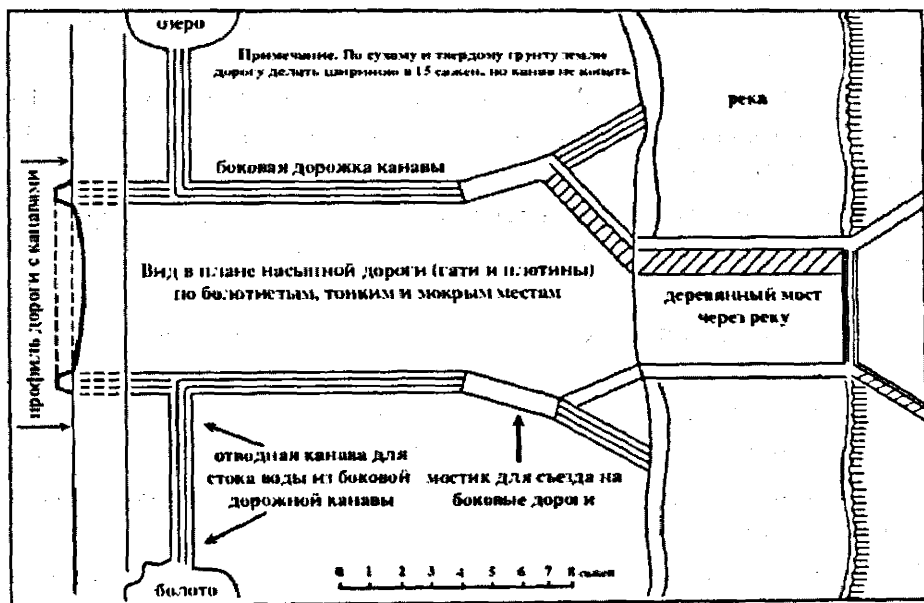
В Западной Сибири перевозки были через крупные реки Иртыш, Омь, Тара, Обь, Томь. В Тобольской и Томской губерниях в 1818–1819 гг. были обмерены все конструкции на большой почтовой дороге. По имеющимся у нас данным, по Томской губернии того времени по уездам Каинскому, Томскому и Красноярскому на большой дороге перевозов было на 1 версту 150 саженей без учета Оби и Енисея, мостов на 2 версты 529 саженей, гатей на 108 верст 405 саженей<sup>238</sup>. По данным профессора Е. В. Болдакова, на современных дорогах в условиях среднепересеченного рельефа одно малое водопропускное сооружение приходится на 1,5–2 км<sup>239</sup>, т. е. содержание большой дороги в Сибири отвечало современным требованиям по количеству таких сооружений. В Каинском уезде на расстоянии 468 верст было 1,1 версты мостовых сооружений, т. е. приблизительно по одному на каждый километр<sup>240</sup>.

Вопрос о содержании мостов и перевозов был решен Сенатом 5 января 1754 г., когда были уничтожены сборы с мостов, перевозов, прорубей и ледоколов и отданы оные в вольное содержание.

Фактически мосты и перевозки сдавались на содержание за счет казны. Деньги поступали за счет сбора внутренних пошлин. Если за вышеозначенные суммы отказывались содержать, то ответственными назначались соответственно губернские, провинциальные и воеводские канцелярии. Они должны были принять в свое ведение состоящие на магистратах и ратушах и на откупах мосты и перевозки и сдавать их на содержание либо городов, либо жителей, проживавших у мест перевозов через реки. Гати и дороги предписывалось содержать жителям сел и деревень: «Исправлять и починивать принуждать»<sup>241</sup>. Фактически такое состояние сохранялось на протяжении второй половины XVIII и в XIX вв. Со временем в губерниях и областях Западной и Восточной Сибири строительство переправ через реки и исправление мостов на почтовых трактах производилось за счет средств земского сбора. В Западной Сибири, командированный в 1825 г. «для приведения в известное состояние числа и качества переправ строительного отряда капитан Шматов», по главному тракту насчитал 21 переправу, а по уездным дорогам, включая и торговый тракт от Тюмени на Ялutorовск – 18, а всего 39 перевозов, при коих употреблялось до 224 чел. на постройку и починку перевозов по главным и уездным почтовым дорогам<sup>242</sup>. В Томской губернии в смете на трехлетие с 1884 г. из постоянной дорожной повинности в 11 653 руб. 87,3 коп. на содержание перевозов заложено было 9102 руб., что составило 1/11 части всех постоянных земских повинностей и 8/10 постоянной дорожной повинности. Помимо этого, еще устанавливались временные повинности в сумме

47 164 руб. 8 коп., из коих на потребности дорожной повинности выделялось 11 042 руб. 36 коп., что составило чуть менее четверти всех затрат. К ним относились: постройка мостов на почтовых дорогах – 7756 руб. 36 коп., так как на губернский земский сбор было принято содержание мостов через широкий лог на 7-й версте от с. Тяжинского к с. Итатскому на ручье Становом и через р. Антибес; ремонт мостов на почтовой дороге (2070 руб. 63,4 коп.); постройка дорожных сооружений на вновь пролагаемой почтовой дороге из г. Омска до станции Бекишевой (3286 руб.)<sup>243</sup>.

В Енисейской губернии в 1870 г. в течение восьми месяцев содержанием перевозов занималось 305 чел. Перевоз через Енисей был не в Красноярске, а в с. Березовском, и попытка перевести его в город в 1870 г. не осуществилась, так как назначенная за перевоз красноярским городским обществом такса была найдена генерал-губернатором слишком высокой и проект был возвращен для ее уменьшения<sup>244</sup>. Красноярский перевоз назывался «самолетом»<sup>245</sup>. Например, по сведениям «Книги для записей денежных сумм, получаемых за перевоз грузов через р. Енисей» Красноярской городской думы, в 1850 г. на нем было перевезено через Енисей с 26 апреля по 22 октября людей – 9078, лошадей в упряжке в каретах, телегах, бричках, дрожках – 2791, лошадей верховых и в упряжках 1247, товаров – 154 494 пуда, лошадей без упряжи, коров и быков – 390<sup>246</sup>.



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

В 1879 г. в губернии содержанием перевозов занимались 238 чел.<sup>247</sup> В 1886 г. перевозки в течение семи месяцев содержало 176 чел.<sup>248</sup> В Иркутской губернии переправ было 21: по Московскому тракту: в Иркутске – через Ангару, в Биликтуе – через р. Китой, в Мальте – через р. Белую, в Зиме – через Оку и Зиму, в Тулуне – через Ию, в Нижнеудинске – через Уду, в Бирюсе – через Бирюсу. По Кругобайкальскому тракту: в Иркутске – через Ангару и в Снежной (на границе с Забайкальской областью) – через р. Снежную, а по Якутскому тракту – через р. Лену в Качутском и Пономаревском селениях. Три из них (два в Иркутске и один в Биликтуе) устроены были на плашкоутах, остальные производились обыкновенными карбасами. 11 перевозов содержались подрядчиками, а 10 – обществами<sup>249</sup>. Переправа через Ангару в Иркутске совершалась на плашкоутах с большой осторожностью из-за быстрого и сильного течения реки<sup>250</sup>. На Московско-Сибирском тракте от Тюмени (без захода в Тобольск) до Кяхты было 22 переправы и перевоза через крупные реки: в с. Богандинском (Килки) переправа через р. Пышму, в с. Заводоуковском – через р. Тобол, в д. Камышенке – через р. Ишим, в г. Омске через р. Иртыш, в с. Сыропятском – через р. Омь, в

с. Спасское – через р. Тартас, в с. Дубровино – через р. Обь, в г. Томске – через р. Томь, в д. Турунтаево – через р. Яю, в г. Мариинске (с. Кийское до 1856 г.) – через р. Кию, в д. Красноречинской Енисейской губернии – переправа через р. Чулым, в д. Больше-Кемчугской – через р. Кемчуг, в г. Красноярске – перевоз через р. Енисей, в д. Половино-Черемховской – перевоз через р. Бирюсу, в г. Нижнеудинске – через р. Уду, в Тулунской – через р. Ию, в Зиминской – через реки Зиму и Оку, в д. Мальтинской – перевоз через р. Белую, в д. Боковской (в 13 верстах от Иркутска) – переправа через р. Ангару. Летом в навигацию производилась переправа в Лиственничном через оз. Байкал (либо через р. Снежную в Снежной по Кругобайкальскому тракту). Далее переправа была в д. Джидинской через Селенгу на пароме<sup>251</sup>. По данным Указателя главных почтовых сибирских трактов, на Московско-Сибирском от Тюмени до Иркутска нами подсчитано 15 крупных перевозов, из них примерно 10 представляли собой так называемые «самолеты» или плашкоуты. Описание их давал Н. А. Астырев (см. прил. 1, док. 11)<sup>252</sup>. «Вот и перевоз через р. Енисей – самолет, многими из нас видимый впервые на мощных волнах Енисея, и с него-то, когда мы вышли на середину реки, могли видеть панораму города (Красноярска)», – удивлялся ссыльный народоволец А. В. Прибылев<sup>253</sup>.

На почтовых трактах Иркутской губернии было устроено 73 моста, а именно: в г. Иркутске – 2, по трактам: Московскому – 34, Ангарскому – 2, Амурскому – 7, Кругобайкальскому – 21 и Якутскому – 7. Исправление и постройка мостов производилась за счет губернского земского сбора и обошлась в 1881 г. в 12,5 тыс. руб.<sup>254</sup> В 1882–1883 гг. в Нижнеудинском округе Иркутской губернии было исправлено несколько старых мостов через р. Курзан, Окульшед, Кимильтей, Шерагуль. Ремонт обошелся в 11 тыс. руб. Новые мосты были построены через р. Озерную № 1, Шебарту, на 8-й версте от ст. Шерагульской к Тулуновской, через речку у с. Тулуновского и Замзорского. Постройка новых мостов вышла дороже ремонта – в 13 тыс. руб. Один только мост у ст. Замзорской обошелся в 5947 руб. 42,5 коп.

Мостоми дело не ограничивалось. Надо было ремонтировать подъезды и исправлять гати у мостов. Например, ремонт гати у р. Окульшед в июне – октябре 1883 г. стоил 1419 руб. 66 коп., у р. Курзан – 683 руб., с. Тулинского – 525 руб., на 8-й версте от с. Шерагульского к Тулуновской – 510 руб., через р. Кимильтей – 449 руб. Кроме Московского тракта, на Амурском тракте было исправлено 11 мостов за 5 тыс. руб. Все работы по исправлению этих мостов были отданы с подряда и выполнены в течение 1883 г.<sup>255</sup>

В 1887 г. в Забайкальской области на Кругобайкальском тракте проводились работы по устройству мостов через речки Переемную, Мантуриху и Выдренную за счет средств земского сбора<sup>256</sup>. Всего же по Восточной Сибири насчитывалось 1069 мостов, 1882 гати и 165 перевозов. На дорогах Енисейской губернии было 332 моста, 603 гати и 20 перевозов, по Иркутской губернии – 400 мостов, 120 гатей и 114 перевозов, по Якутской области – 337 мостов, 79 гатей и 31 перевоз<sup>257</sup>. Таким образом, процесс постоянного сооружения и поддержания в порядке инженерных сооружений на главном тракте Сибири происходил непрерывно с использованием достижений инженерной мысли того времени. Например, в 1825 г. на Сибирском тракте в Восточной Сибири было построено вновь и поправлено 67 мостов и сделано 14 гатей, в 1826 и 1827 гг. построено 14 мостов, а прочие приведены в нормальное состояние и окончены в 1828 г.<sup>258</sup>

По сведениям, собранным Г. С. Батеньковым до 1822 г., на «большой трактовой дороге» от границ Пермской губернии до Забайкалья мостов было 904 общей протяженностью в 46 103 сажени, гатей протяженностью в 116 949 сажени, перевозов – 39, включая пять до Кяхты. Плюс к этому можно добавить по «большой непочтовой дороге» из Тюмени в Ишим 113 мостов длиной в 1780 сажени, гатей 3251 сажени и 6 перевозов<sup>259</sup>.

В целом состояние инженерных сооружений и перевозных средств современниками оценивалось как не вполне удовлетворительное. Так, в 1856 г. инженер-майор Лазарев, состоявший при генерал-губернаторе Западной Сибири Гасфорде, в докладной записке на его имя писал о

состоянии дороги от г. Омска до границы Пермской губернии, обращая особое внимание на то, что этот путь – главный, почтовый и коммерческий – не везде и не во всякое время удобен для проезда: «Устроенные мосты через овраги, лощины водой повреждаются или вовсе разрушаются и разносятся, и ежегодное восстановление их в должном виде составляет для обывателей труд тяжкий, ценный и бесполезный. Переправы через реки находятся в дурном состоянии и небезопасны для проезжающих: конструкции для перевозных судов и паромов не применены к характеру рек, управление ими неудобно и потому переправа производится медленно и при малейшем ветре опасна; паромы устроены в местах грязных и топких, а съезды при переправах круты, не ограждены надолбами; экипажи требуют помощи перевозчиков, не всегда в достаточном числе на переправах бывающих... Бывали случаи во время водополя лодки с экипажами носило дня по три, снося ниже станции»<sup>260</sup>.

Н. М. Ядринцев отмечал, что преимущественное внимание уделялось так называемым главным дорогам, т. е. тем участкам тракта, по которым было наибольшее движение тяжестей и по которым шли товарные потоки между пунктами. Эти тракты должны были исправляться в первую очередь. Барабинская, Кемчугская, Кяхтинская и Нерчинская дороги относились к затруднительным, и на них предписывалось обращать особое внимание<sup>261</sup>.

В 1833 г. было достроено шоссе Москва – Петербург. И в том же году, 25 марта, была определена, в общих чертах, сеть предполагаемых к постройке шоссейных дорог и Высочайше утверждены основные правила об устройстве дорог в государстве. Согласно этому закону, все сухопутные дороги в империи, в том числе и в Сибири, по своему значению делились на пять классов: дороги главных сообщений, или государственные; дороги больших сообщений; обыкновенных почтовых сообщений из губерний в губернию; уездных почтовых и торговых сообщений и, наконец, дороги сельские и полевые. Соответственно этому устанавливалась и различная их ширина: для дорог первого класса 60 саженей; 2, 3 и 4-го – 30 саженей; 5-го – 3 сажени. В период преобразования округов путей сообщения, в том числе и упразднения десятого Сибирского, дороги грунтовые, почтовые и торговые находились под управлением Министерства внутренних дел. Для заведования ими были учреждены в губерниях дорожные комиссии, но недостаток в техниках являлся для губернских начальников постоянным препятствием к успешному исправлению и сооружению дорог. После преобразования Ведомства путей сообщения в Управление путями сообщения и публичными зданиями в 1849 г. дорожные комиссии были присоединены к строительным комиссиям. Так как устройство городов, селений и грунтовых сообщений было тесно связано с местным губернским управлением, подведомственным МВД, признано было целесообразным передать гражданскую строительно-дорожную часть обратно в ведение этого министерства с 29 октября 1864 г.<sup>262</sup>

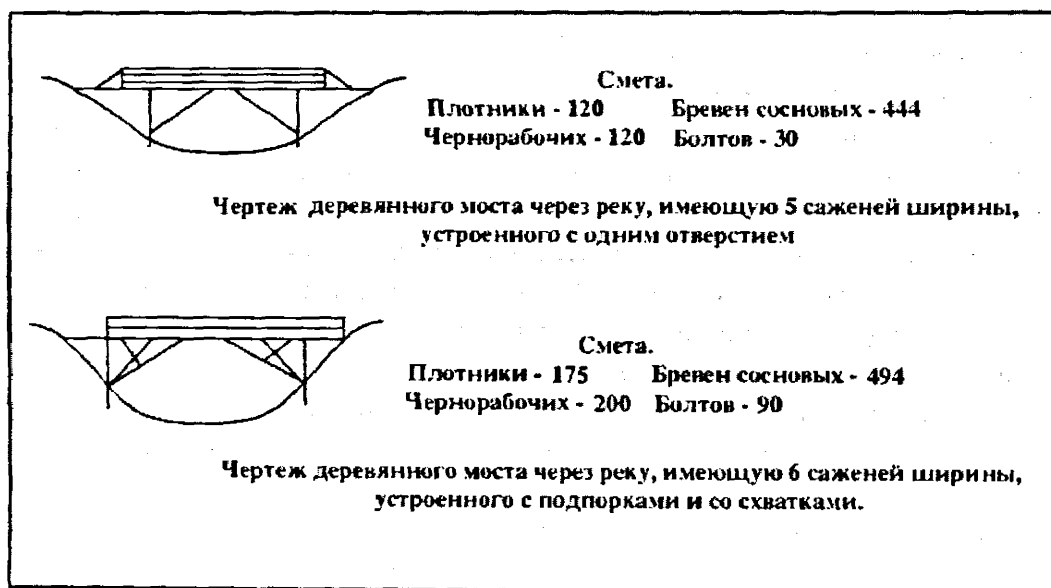
По содержанию дороги делились на три категории: государственные, находящиеся на содержании казны; земские – на балансе земства и проселочные, содержимые сельскими обществами или владельцами, через дачи которых они пролегали<sup>263</sup>.

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

«средней» дорогой, «кои проложены между губернскими городами, и от них к столицам, или из какой провинции ко внутренним судовым пристаням, куда привозится большое количество разных купеческих товаров для нагрузки и доставления водным путем к портам»<sup>264</sup>.

В Уставе путей сообщения предписывалось, чтобы дороги были крепки, удобны для проезда, имели гладкую и ровную поверхность, в низменных и болотных местах возвышались в виде плотин на фашинах и имели канавы для осушения и стока воды. Канавы на твердом грунте могли быть от полутора до двух аршин, на мягком грунте (глина, чернозем) – от трех до четырех аршин, а по болотистым землям, где дорога строилась из фашичника, – от двух до двух с половиной саженьей. В местах опасных и затруднительных, при спусках с гор на мосты, плотины и гати должны были быть надолбы с перекладинами; для указания необходимых мест – знаки-шесты и т. п. Рассадка деревьев была отменена<sup>265</sup>.

Мосты должны были быть шириной в девять аршин. Выстилали их тесаными бревнами. Ширина плотин и гатей определялась в четыре сажени. Использование навоза или соломы запрещалось. Настил также должен был иметься по всей поверхности перевозных лодок, барок или плотов<sup>266</sup>.



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

В Сибири все дороги 2–4-го классов состояли в ведении губернской и уездной администрации, которая должна была содержать дороги посредством денежных или натуральных повинностей. Исполнением дорожных повинностей, денежных и натуральных, заведовали губернские распорядительные комитеты. За содержанием дорог, согласно Уставу путей сообщения, наблюдали окружные правления и губернские строительные и дорожные комиссии<sup>267</sup>. Для дорог, которые не находились прямо в заведывании Главного управления путей сообщения и содержались на счет земских повинностей устроены были «губернские строительные и дорожные комиссии» и «уездные дорожные комиссии», подчиненные губернским комиссиям под председательством губернатора. В состав уездных комиссий под председательством уездного или окружного начальника входили уездный землемер и городской голова<sup>268</sup>.

Впоследствии дорожным делом заведовали строительные и дорожные части при генерал-губернаторах. Они осуществляли управление губернскими архитекторами и их помощниками и контролировали их. В 1859 г. было утверждено Положение об управлении строительными и дорожными частями в Восточной Сибири. 30 мая 1888 г. строительные отделы при генерал-

губернаторах преобразовывались в Общее управление строительной и дорожной частями. Это управление должно было принять меры, обеспечивающие правильное и уравнивающее распределение дорожной повинности, отбываемой натурой, и обсуждения предположений по переложению в денежную, рассматривать вопросы по устройству путей сообщения, имевших общее значение для всего генерал-губернаторства. При губерниях создавались строительные управления вместо губернских архитекторов и их помощников<sup>269</sup>.

Затраты сельского населения на устройство путей сообщения были колоссальными, но результаты незначительными из-за низкого качества выполнения работ. Специалистов по дорожной части в Сибири всегда не хватало. Так, по штату X округа путей сообщения (1810–1822 гг.) полагалось 18 инженеров, а имелось налицо только два, так как инженерных офицеров до этого времени не готовили. А имевшиеся занимались всеми делами, чаще всего судоходными<sup>270</sup>. «Вообще все дороги, изъятые из ведомства Министерства путей сообщения, за отсутствием технического за ними надзора, не могут содержаться в порядке, – писалось в отчете генерал-губернатора Западной Сибири за 1880–1881 гг., – существующие водные и сухопутные сообщения не удовлетворяют своему назначению, оставаясь с 1822 г. без всякого специального надзора»<sup>271</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 исправлять, по несколько раз переделывают одну и ту же работу»<sup>272</sup>.

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

Устройство дорог в Сибири происходило на фоне общегосударственных мероприятий по улучшению путей сообщения, хотя приоритет отдавался столицам и стратегическим дорогам на западе России. Технология тракта базировалась на единой для всей России нормативно-правовой базе, исходившей от органов управления путями сообщения и санкционированной верховной властью.

### 3.3. Натуральная дорожная повинность

Все попытки властей на протяжении XIX в. отыскать надежные меры к устройству и содержанию путей сообщения в условиях Сибири терпели неудачу из-за нехватки рабочих рук. А старый, испытанный способ – натуральная дорожная повинность – отрицательно сказывался на развитии крестьянского хозяйства, подрывая фискальные основы государства. Масштабы отвлечения рабочей силы из сельского хозяйства были весьма значительны (см. прил. 2, табл. 3).

В Иркутской губернии в 1881 г. 17 890 крестьян вместе с 22 259 лошадьми находились на работах в четырех округах в течение всего июня, а по Нижнеудинскому округу, вследствие неудовлетворительного состояния Московского тракта, сверх указанного времени еще с 1 по 15 октября<sup>273</sup>. Сильные дожди осенью 1880 г. так размыли тракт в пределах этого округа, что в легковом экипаже и на хороших лошадях 20–25 верст преодолевали за 10 и более часов, а движение транспортов на некоторое время остановилось совсем. Общая стоимость работ в переводе на деньги (минимум по рублю на рабочего и лошадь в сутки) иркутским губернским правлением оценивалась в 1 343 665 руб., а состояние дорог с наступлением распутицы опять стало неудовлетворительным<sup>274</sup>.

Вообще дорожная повинность в переводе на деньги обходилась населению Иркутской губернии в 284 тыс. руб. в год, что составляло до 33% всех мирских сборов и натуральных повинностей за 1888 г.<sup>275</sup>, 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>276</sup>. В Енисейской губернии на одну мужскую душу



приходилось 75 коп. дорожной повинности в конце 80-х годов XIX в.<sup>277</sup> Стоимость натуральной дорожной повинности в Енисейской губернии, по сравнению с Иркутской, была втрое ниже, но по сравнению с губерниями Европейской России, где дороги исправлялись к этому времени за счет земского сбора, была выше. Об этом свидетельствуют следующие цифры<sup>278</sup>:

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

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

Натуральная дорожная повинность была главным орудием в поддержании более или менее нормального функционирования трактов. Эта повинность распространялась на всех крестьян Сибири рабочего возраста, пятая часть которых ежегодно должна была отработать в течение месяца на ремонте полотна дорог и мостов. Время основного ремонта дорог приходилось на период весенне-летних сельскохозяйственных занятий, что создавало для крестьян крайнее неудобство. Так, тюменский земский исправник в рапорте от 28 мая 1863 г. приводил просьбу крестьян, чтобы «верстовые столбы только подкрасить, а не менять, а вырытие боковых канав отложить до осени, потому что, употребив значительное время на исправление гатей, они не успеют до наступления сенокоса подготовить землю под посев озимого и ярового к будущему году»<sup>279</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>280</sup>. Крестьян же было выслано на дорогу более одной трети.

Были случаи самовольного оставления работ крестьянами или отказ от выполнения повинности. Так, 27 июля 1864 г. крестьяне, ссыльные, отставные солдаты и мещане с Зиминского Шерагульской волости Нижнеудинского округа Иркутской губернии в количестве 100 чел., работавшие на ремонте Московского тракта, самовольно покинули рабочие места. Они мотивировали это тем, что сделали «более в сравнении с другими партиями» и что рабочие Черемховского участка уже ушли домой. Заседатель Маньков попросил начальника Шерагульской воинской команды задержать их. В ночь крестьян, оставивших работу, встретили солдаты с винтовками «наперевес». Штабс-капитан, командовавший ими, приказал им выстрелить вверх, но «крестьяне бросились вперед», произошло столкновение, в ходе которого некоторые получили увечья. Дело было передано в губернский совет<sup>281</sup>.

В 1887 г. крестьянские общества Мариинского округа Томской губернии отказались выполнять предписание окружного исправника о заготовке и доставке к месту работ в зимние месяцы материалов, необходимых для ремонта дорог<sup>282</sup>. Крестьяне Алзамайской волости Нижнеудинского округа 13 июля 1888 г. самовольно ушли с ремонта Сибирского тракта и в тот же день были

задержаны солдатами на переправе через р. Уду у г. Нижнеудинска. 16 июля произошло их столкновение с солдатами. 18 июля крестьян вернули на ремонт тракта, «зачинщиков» арестовали. В том же июле крестьяне и «инородцы», занятые на ремонте Уковско-Бирюсинского участка Московского тракта, тоже самовольно ушли с дорожных работ, проявив неповиновение властям. Губернский суд приговорил 13 крестьян и 56 «инородцев» к различным срокам тюремного заключения, а должностных лиц (волостного старшину, двух помощников сельского старосты и заседателя волостного правления) – к тюремному заключению и отстранил их от должностей.

В 1891 г. крестьяне с. Большеулуйского Ачинского округа Енисейской губернии уклонились от перевозки гальки для ремонта дороги и не исполнили другие предписания находившегося в селении секретаря окружного полицейского управления, командированного для наведения порядка на случай высочайшего проезда. 5 июля 1900 г. крестьяне разных сел Алзамайской волости Нижнеудинского уезда, призванные к производству ремонтных работ по устройству почтового тракта, отказались от их исполнения<sup>283</sup>.

Дорожная повинность слагалась, в основном, из четырех составляющих:

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

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

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

4. Зимняя поправка пути – выравнивание ям и ухабов и установка вех<sup>284</sup>.

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

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

Волостной начальник, он же волостной староста, контролировал действия дорожного и становых старост, составлял донесения «высшему начальству», т. е. окружному заседателю или исправнику, о ходе и состоянии дорожных работ и их окончании<sup>285</sup>.

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

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

их помощников и на прочих должностях. Все эти лица исключались из списков, а оставшиеся должны были выставить от четырех «могущих душ» одного рабочего с двумя лошадьми, таратайкой для возки грузов, с лопатой и топором. Кроме того, несколько человек вместе должны были иметь кайло, долото, точило и т. п. Работник должен был пребывать на тракте до 30 дней, в основном в июне месяце (например, см. прил. 2, табл. 3)<sup>286</sup>.

Авторы «Материалов по исследованию... Иркутской губернии» отмечали, что дорожными работниками «...являются обыкновенно наиболее неимущие крестьяне (так как сколько-нибудь состоятельному нет расчета отрываться от хозяйства и морить себя и лошадей перед горячей страдой) и нередко поселенцы, хотя последние не имеют права выхода на работы. Бывает также, что в числе рабочих оказываются 65-летние, почти дряхлые старики, или же 13–14-летние мальчишки. Полицейские власти постоянно борются с подобными подлогами. Но приказы действуют слабо, ибо негодного работника дешевле стоит нанять, чем годного». Далее они отмечали, что запасливые хозяева, при подходе их очереди, еще с осени, а менее запасливые или менее денежные к весне, подыскивали себе желающих взять их «душу» за известную плату. Начиналась торговля со спросом и предложением, с понижением и повышением цен. С осени и глубокой зимы, когда нанимались на чистку бедняки по нужде, цены бывали ниже весенних и майских на 20–40%, скидка делалась на то, что деньги выдавались нанимающемуся вперед за три – шесть месяцев. На цену найма имели влияние разные причины: назначение нового исправника или заседателя, о которых ходили слухи, что они строги и будут «подтягивать» назначение более дальнего участка, чем прошлогодний, увеличение числа душ, подлежащих выходу на работы, и другие<sup>287</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 личной повинности, ставили обществу ведро или полтора вина по договоренности, и общество их освобождало, так как являлись охотники «пропить свою душу», т. е. бедняки. «Дорожная повинность, – писал тот же автор, – всей тяжестью ложится на деревенскую гольтубу. 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>288</sup>.

Дорожная повинность, как и все земские денежные и натуральные повинности, была плодом крепостнической эпохи, носила сословный характер и налагалась на крестьян как на податное, тягловое сословие, хотя и удовлетворяла общегосударственные и общесословные потребности<sup>289</sup>. О злоупотреблениях при устройстве тракта вспоминал П. Пахолков: «Второе важное преобразование во времена Муравьева в Восточной Сибири: отличное устройство дорог, преимущественно так называемого Российско-сибирского тракта... дорога стоит правительству пустяки... конечно, жертвою было простое рабочее население и незаконное насильственное употребление в работу людей; правда, что бедные рабочие люди употреблялись в работу беззаконно, но за то потомство должно восхвалить и отдать дань благодарности людям, пожертвовавшим своим трудом и добром на пользу потомков»<sup>290</sup>.

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

Дорожная повинность отрицательно сказывалась на развитии крестьянского хозяйства, особенно бедняцкого, и способствовала дальнейшему расслоению крестьянства Сибири. При отсутствии квалифицированного руководства крестьяне тратили массу сил и средств, иногда впустую, на ремонт и устройство путей сообщения. Но сохранение дорожной повинности

способствовало поддержанию основного назначения тракта – функционированию его как пути сообщения.

### 3.4. Альтернативы натуральной дорожной повинности

Согласно Уставу о путях сообщения в Сибири 1822 г., их содержание и устройство из личной повинности жителей обращалось в денежную. Образовывалось особое управление, которое являлось отдельной частью от общего управления сообщениями в государстве и строилось в трех уровнях: уездном, губернском и окружном. Все работы производились людьми, разделенными на отделения, которые снабжались необходимыми для этого материалами.

Военно-рабочие команды, предназначенные для строительства и ремонта дорог, формировались по образцу нестроевых военных подразделений. По Уставу о содержании сухопутных сообщений укомплектование команд работниками происходило в г. Тобольске директорами сообщений в присутствии чинов Экспедиции о ссыльных. Избирали «способных» и не старше 45 лет каждого для своего ведомства. Экспедиция о ссыльных обязана была доставлять полные сведения о каждом работнике из своих алфавитных списков. В основном работники набирались и распределялись по назначению местного гражданского начальства из ссылаемых в Сибирь за нетяжкие преступления. Такой работник со вступлением его в ведомство сухопутных сообщений переставал считаться ссыльным, именовался нестроевым военно-рабочим и должен был придерживаться военной дисциплины. Мастера обязаны были стараться, чтобы «работники ходили в ногу, единообразно поворачивались, делали исполнение вдруг по команде»<sup>291</sup>. По истечении пяти лет примерной службы работник получал право быть водворенным в качестве государственного крестьянина, а пробывший в должности старшины не менее года мог поступить в мещанское или цеховое сословие – по желанию.

Томский строительный отряд был расквартирован в Каинском округе. Его основной задачей было восстановление барабинского участка Сибирского тракта. Все работы финансировались начальником сухопутных сообщений Западной Сибири через Каинское окружное казначейство. В расходных статьях предусматривались расходы на жалованье, закупку провианта и корма для лошадей, на ремонт, покупку материалов, текущие и экстраординарные траты. Сметы строительного отряда в 1827 г. составляли 32 847 руб., на 1829 г. планировалось 34 065 руб. Но эти финансовые вложения не обеспечивали объема и качества произведенных работ. Как отмечают авторы «Истории дорожного дела в Томской области», затея с военно-рабочими, лежавшая в русле военно-поселенческой политики, не оправдала себя. Собранные в принудительном порядке люди с уголовным прошлым и разрушенной социальной ориентацией в большинстве своем психологически не воспринимали свое новое положение и не хотели ежедневно трудиться. Практически сразу же после передислокации отряда в Каинский округ начались побегі, которые приняли вскоре массовый характер. В отряде пропадали инструменты, утрачивалось обмундирование. Бежавший работник автоматически становился вором, потому что уносил на себе казенную одежду, и попадал под уголовное преследование. Не помогали ни военные суды, ни шпицрутены, ни отправка на Нерчинские заводы<sup>292</sup>.

Распределение работ было следующим. Одни команды-отряды должны были заниматься содержанием дорог: исправлять весной и осенью образующиеся рытвины и промолны; убирать кустарники и молодые деревья, которые прорастали на уже расчищенных от лесов местах; убирать обнажившиеся камни с дороги; производить мелкий ремонт мостов и гатей (замена досок, ликвидация выбоин); наблюдать за верстовыми столбами; восстанавливать мосты, смытые во время разлива рек; содержать спуски с гор; выравнивать полотно дороги (ликвидация прорезов и колеи); содержать в порядке боковые откосы; чистить канавы; выравнивать дороги в зимнее время;

расставлять вехи на дороге в степных местах и через большие реки; наблюдать за реками, промерзающими зимой до дна. К функциям команд, которые должны были заниматься постройкой зданий и махин, относилось устройство переправ, т. е. постройка мостов и плотин, паромов, лодок и плотов, а также исправление старых перевозов. Подразделения, отвечающие за улучшение сообщений, должны были ставить мосты на тех реках, где они могли быть построены без особых затруднений; проводить шоссе в местах, «подготовленных для этого природой», поднимать дороги, подтопляемые разливом рек; устраивать съезды с гор, изменять направления дорог, рыть кюветы по сторонам дороги; рассаживать аллеи; заботиться об осушении дорог и т. п. Все отделения имели в своем распоряжении сваябойные машины, подвижные кузницы, лошадей для перевозки материалов и необходимые инструменты. Все части обязаны были оказывать взаимную помощь при проведении работ и по службе<sup>293</sup>.

Устав о содержании сухопутных сообщений в Сибири устанавливал общие правила по содержанию дорог.

Средства на содержание сухопутных сообщений в Сибири поступали за счет замены натуральной дорожной повинности денежной, и поселяне, таким образом, освобождались от личных нарядов в работу. С них собирались сборы на земские повинности. Эти суммы не должны были смешиваться с другими, и казенные палаты вели им отдельный счет. Сбор на дороги не должен был превышать в Западной Сибири 1 руб. 50 коп., а в Восточной – 2 руб. с души. Потребная на содержание сухопутных сообщений сумма исчислялась на трехлетие<sup>294</sup>.

На формирование военно-рабочих отделений устанавливался четырехлетний переходный период, в течение которого тракты передавались в Ведомство путей сообщения.

Ревизия Западной Сибири сенаторами В. К. Безродным и князем Б. Я. Куракиным в 1827–1828 гг. выявила не только слабую эффективность военно-рабочих команд, но и недовольство крестьян сложившейся вокруг дорожной повинности ситуацией. Они платили деньги на содержание военно-рабочих команд, а последние занимались благоустройством только отдельных участков Сибирского тракта. Дороги, по сути, все равно приходилось ремонтировать крестьянам, которые, таким образом, несли двойную нагрузку – денежную и натуральную<sup>295</sup>.

Опросы сенаторской комиссией крестьян Томской, Тобольской губерний и Омской области показали, что значительная их часть выступала за исправление дорог, мостов, гатей и переправ через натуральную повинность и через наемных работников. По результатам сенаторской ревизии было принято решение: «Содержание дорог, мостов, гатей и перевозов во всей Западной Сибири на правилах, изложенных в Положении Томского губернского совета, единообразно обратить в личную повинность крестьян и денег на сию надобность впредь нисколько с них не собирать, наблюдая при том в уравнивании участков крестьянских всевозможную и строжайшую справедливость». С учетом всех обстоятельств (поступки военно-рабочих отрядов и реакции населения) в 1827 г. действие Устава о содержании сухопутных сообщений в Сибири было приостановлено. Дорожная повинность вновь обрела натуральный характер в прежних размерах. Военно-рабочие команды были расформированы. Таким образом, замена натуральной дорожной повинности через устройство военно-рабочих команд из ссыльных за счет денежного сбора с крестьян на устройство дороги потерпела неудачу<sup>296</sup>. В Восточной Сибири дорожные команды так и не были созданы.

Вопрос о замене натуральной дорожной повинности в Сибири организацией работ за счет ссыльных ставился на протяжении всего XIX столетия неоднократно. Имели место и попытки воплотить его на практике (см. прил. 1, док. 5).

В 1848 г. в Нижнеудинске комиссия, составленная «для изыскания средств к облегчению обывателей тамошнего края», предлагала учредить дорожную команду из 254 ссыльных наподобие военно-рабочих команд<sup>297</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 препровождать этих ссыльных по назначению... Работы проводить под наблюдением офицера корпуса путей сообщения»<sup>298</sup>.

С точки зрения властей Восточной Сибири, политические ссыльные достаточно эффективно работали по устройству сухопутного тракта в Забайкалье. Так, в докладе заведующего Временным управлением по надзору за политическими ссыльными в Восточной Сибири подполковника Куренкова губернатору К. Н. Шелашникову о состоянии мест заключения политссыльных в Забайкальской области отмечалось, что на исправлении большой почтовой дороги от ст. Беклемишевой к г. Чите находилось 148 ссыльных. Они работали ежедневно на исправлении трактовой дороги, и, по словам подполковника, «нельзя сказать, чтобы работа их была не производительна». Правда, этих 148 ссыльных охраняли 115 конвоиров<sup>299</sup>.

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

В 1866 г. неудачной оказалась попытка использовать на строительстве Кругобайкальского участка Сибирского тракта ссыльных поляков – участников восстания 1863 г. На дорогу было направлено более 700 чел., которые рассредоточились на протяжении 200 верст от Култука до ст. Лихановой<sup>300</sup>. Но политические ссыльные подняли восстание и были удалены с дороги.

Казалось бы, фактов было достаточно, чтобы убедиться в неэффективности использования на дорожных работах ссыльных, но и для крестьян эта повинность была непосильной. Поэтому в отчетах иркутского губернатора за 1881 г. вновь предлагалось использовать труд ссыльно-каторжных<sup>301</sup>. Естественно, нужны были затраты по изготовлению инструментов, содержанию арестантов и конвоя. А найти средства было трудно, поэтому разрешения на использование труда ссыльных не последовало<sup>302</sup>.

Труд каторжных в начале XX в. использовался на строительстве между Хабаровском и Благовещенском Амурской колесной дороги («Колесухе»). До 1905 г. на «Колесуху» посылали только уголовных, с 1905 г. стали направлять туда и политических: от одиночек перешли к десяткам, от десятков – к сотням. И поплелись на «Колесуху» студенты, учителя, рабочие<sup>303</sup>. Каторжные для работ разбивались на десятки. Каждой десятке давался урок, т. е. задание на день. А. Соболев вспоминал: «Урок давался большой; редкий мог кончить его: то велено десятку вырыть канаву в 120 аршин длины, в полтора аршина ширины, три четверти глубины и при этом всю землю свезти; то приказывают набить и свезти 18–20 вагонеток щебня, а везти надо версты 3–4, то вдруг велено на протяжении 120 аршин длины и 2 аршин ширины вырезать правильные четырехугольные куски дерна (каждый кусок глубиной в 2/5 арш.) и обложить ими тщательно дорогу. Был еще род работы: корчевка – работа тяжелая и почти невыполнимая – вырубка десятка полтора объемистых деревьев, распилить, а землю совершенно очистить от корней. При этой работе самые сильные падали; сахалинец Рогачев, человек в два обхвата, два раза бежавший с Сахалина, смуглый красавец, широкоплечий и сильный, как сохатый, не раз ложился наземь в бессилии. Режешь дерн, поднимаешь мокрые четырехугольники, а снизу тучей поднимается мошкара, слепит глаза, впивается в щеки, в губы; канаву роешь – вода по колено; щебень дробишь, грузишь в тачки, а тачки сломанные. Говорили старшему надзирателю Гвоздеву, просили заменить новыми, а тот просто и коротко ответил:

– На то и каторга, чтобы тачки были сломанные; с целыми не мудрено.

Дождь ли, жара ли – все равно: работа продолжается»<sup>304</sup>.

Советская политическая система хорошо усвоила опыт царского режима и в более массовых масштабах использовала труд заключенных при строительстве дорог (Колымский тракт) и других объектов советских пятилеток.

Попытка найти выход в организации контроля за нормальным состоянием Московско-Сибирского тракта имела место во второй половине 80-х годов в Восточной Сибири. По предложению генерал-губернатора А. Игнатьева, в 1887 г. был введен повозный сбор с проходящих с товарами возов, и за счет этих средств содержались дорожные инженеры, техники и мастера, которые осуществляли надзор за состоянием тракта, нанимали в случае необходимости рабочих, зимой осуществляли чистку дорог<sup>305</sup>.

В 1888 г. в первый раз было применено исправление зимнего тракта за счет повозного сбора на участке от г. Ачинска до д. Сухой Красноярского округа под наблюдением инженера, а в остальных частях тракта – под наблюдением земской полиции при надзоре дорожных мастеров<sup>306</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>307</sup>.

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

Между Ачинском и Иркутском сбор устанавливался в размере 1/5 коп. с каждого воза и версты<sup>308</sup>. При сибирских расстояниях суммы образовались немалые (см. прил. 2, табл. 4).

В Иркутске сумма повозного сбора с каждого воза с товарами накапливалась в результате 30-копеечного сбора с возов, выходящих из города. В 1892 г. общий сбор составил 20 211 руб. Если учесть, что натуральная дорожная повинность в денежном исчислении обходилась крестьянам Иркутской губернии более 500 тыс. руб. в год, то мы видим незначительность повозного сбора, но все-таки он позволял обеспечить технический контроль Московско-Сибирского тракта<sup>309</sup>.

В 1890 г. на Томско-Ачинском участке Московско-Сибирского тракта был установлен сбор за провоз с каждого воза и версты по 1/5 коп. Это было следствием признания крайней трудности исправления главного Сибирского тракта силами крестьян. Однако повозный сбор, предназначавшийся на покрытие издержек по содержанию тракта в помощь губернскому земскому сбору, не отменял их натуральной повинности<sup>310</sup>.

На Томско-Ачинском участке Сибирского тракта за счет повозного сбора для проведения ремонтных работ и контроля за состоянием этого участка была создана администрация в составе инженера, двух дорожных техников и до 17 дорожных мастеров (их число постоянно менялось). Все содержание администрации с премиальными и затратами на делопроизводство обходилось ежемесячно (1896 г.) в 952 руб. 32 коп. В марте 1893 г. на долю администрации этого участка тракта причиталось 1824 руб. Сюда входили и затраты на содержание тракта<sup>311</sup>.

За семь лет денежный сбор на 379-верстном Томско-Ачинском участке Московско-Сибирского тракта составил 410 тыс. руб., или 58 571 руб. 43 коп. ежегодно. Из этой суммы 25% уходило на технический надзор, а остальная часть шла непосредственно на ремонтные работы. Денег этих, конечно, не хватало из-за высокой стоимости работ при громадных сибирских расстояниях<sup>312</sup>.

В 90-е годы XIX в. незначительные участки дороги передавались на подряд за счет повозного сбора. Подрядчиками по ремонту тракта выступали чаще всего крестьяне. Они нанимали работников или сами чистили дороги. Подрядчики, согласно заключенным условиям, должны были после каждого дождя и просушки полотна дороги выравнивать, выглаживать его, углубляя и очищая канавы<sup>313</sup>.

Отдача в подряд тех или иных дорожных работ, заготовка и доставка строительных материалов, как правило, производилась на торгах, которые организовывала специальная комиссия. Подряд могли брать сельские общества и отдельные лица. Подряды обеспечивались поручительством

односельчан в размере одной трети договорной суммы или залогом, поступавшим в казначейство. Одним из условий заключавшихся контрактов была выдача задатков волостными правлениями из свободных сумм. Эти задатки погашались в течение первых трех месяцев получения платы по контрактам. Поставщики строительных материалов в подтверждение выполненной работы получали от заказчика квитанции, которые потом обналичивались за счет сумм повозного сбора. На Томско-Ачинском участке весь тракт разбивался на 26 дорожных участков протяженностью от 3 до 28 верст. В зиму 1894–1895 гг. стоимость его содержания, согласно заключенным контрактам, составляла 22 296 руб. В среднем каждая верста обходилась в 73 руб.<sup>314</sup>

Б. К. Андрющенко считает, что вся система организационно-технических мер и финансово-материальных средств, направленная на обустройство и содержание Томско-Ачинского тракта, обеспечивала его рабочее состояние. Причем за время функционирования этого и других трактов здесь были отработаны многие технические нормы и правила сооружения грунтовых дорог, которые в комплексе с традиционными подходами позволили сформировать основы дорожно-строительной отрасли Томской губернии<sup>315</sup>.

Вопрос о замене натуральной дорожной повинности денежным сбором крестьяне активно поднимают в последней четверти XIX в. Например, в 1884 г. Ужурское волостное правление Енисейской губернии в донесении окружному исправнику писало, что переложение натуральной дорожной повинности в денежную было бы весьма желательно, так как из-за отдаленности Московского тракта рабочие должны потратить только на проезд до места работы и обратно от 6 до 8 дней при сроках работ в 42 дня. Ввиду невозможности отвлечения от сельскохозяйственных работ на столь продолжительное время на замену натуральной повинности денежной были согласны все сельские общества волости<sup>316</sup>.

Забайкальское областное правление, учитывая отчеты прошлых лет, в 1887 г. вследствие возбуждения несколькими сельскими обществами ходатайств о замене натуральной дорожной повинности денежной предлагало провести трехгодичный эксперимент содержания на новой основе главного почтового тракта от оз. Байкал до Покровки<sup>317</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 не возражал против замены, но это предполагало наличие вольнонаемной рабочей силы. Вряд ли ее можно было найти в тот период в достаточном количестве. Если крестьянство в целом отвечало за эту повинность, то богатые крестьяне нанимали за себя бедных. С отменой же натурального характера повинности кулаки могли оставлять тех же крестьян-бедняков, которых они вынуждены были нанимать на дорогу, для работы в своем хозяйстве за более высокую плату. И тогда перевод натуральной повинности в денежную не дал бы результата, которого хотели достичь власти, – содержание путей сообщения в нормальном состоянии.

В такой ситуации правительство сочло более удобным оставить дорожную повинность натуральной и разрешить сельским обществам на свою ответственность заменять повинность денежным сбором и наймом от обществ работников или подрядчиков для ремонта отведенных этим обществам участков дорог. Например, в 1890 г. сельские общества Ачинского округа, ответственные за состояние Московско-Сибирского тракта от с. Чернореченского до Больше-Кемчугского, для поддержания дороги в удовлетворительном состоянии нанимали на каждом участке за себя особые артели рабочих с лошадьми в распоряжение дорожного инженера и мастеров<sup>318</sup>. Причем ответственность за выполнение работ полностью ложилась на сельское общество.

Купеческий тракт от Кяхты до Байкала содержало на свои средства кяхтинское купечество. Из так называемой «акциденции» – сбора (по 35 коп. с места байхового и по 15 коп. с кирпичного чая), образовавшейся к 1887 г. в размере 110 тыс. руб. на нужды города было затрачено 64 376 руб., из них



израсходовано на тракт 17 060 коп.<sup>319</sup>, т. е. более четверти всех городских расходов ежегодно шло на наем подрядчиков, поддерживавших торговый тракт.

В ст. 263 Устава о земских повинностях к натуральным земским повинностям относилось содержание в исправности грунтовых (почтовых, торговых и военных) дорог, соединяющих города губернские и уездные<sup>320</sup>. И хотя в Уставе не было запрета на использование найма «за себя», но мы видим явную уступку тем, кто мог это сделать, т. е. зажиточной части крестьянства. В целом же дорожная повинность оставалась натуральной с некоторым послаблением в пользу найма внутри самих отработчиков. Так, в ст. 291 Устава о земских повинностях приписываемым к участкам дороги селениям предоставлено было право устраивать и содержать эти участки «лично своею работою, по нарядам и очередям или посредством найма»<sup>321</sup>.

Таким образом, в течение XVIII–XIX вв. возникало несколько вариантов содержания тракта: от использования труда ссыльных до найма подрядчиков из сумм земского сбора, из средств дорожного сбора, за счет купеческого капитала. При сохранении основной формы – натуральной дорожной повинности и земского сбора на содержание мостов и перевозов.

### Примечания

<sup>1</sup> Миллер Г. Ф. История Сибири. – Изд. 2-е, доп. – Т. I. – М., 1999. – Прил. – С. 441–442.

<sup>2</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 9. – № 6351, п. 23; 6376, п. 1, 5.

<sup>3</sup> Шерстобоев В. Н. Илимская пашня. – Иркутск, 1949. – Т. II. – С. 383.

<sup>4</sup> Там же. – С. 389.

<sup>5</sup> Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. – Новосибирск, 2004. – С. 94–95.

<sup>6</sup> «Карта представляющая расположение квартир сухопутных войск сибирской инструкции» (подписал) ген.-майор Опшерман // Каталог русских рукописей эрмитажного собрания / Сост. Д. Н. Альшиц, Е. Г. Шапот. – Л.: ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина, 1960. – С. 325–326.

<sup>7</sup> РГВИА. Ф. 422. Оп. 1. Д. 707. Л. 1.

<sup>8</sup> Хвостов В. О Томской губернии и о населении большой сибирской дороги до Иркутской границы. – СПб., 1809. – С. 60, 69, 72, 90.

<sup>9</sup> РГВИА. Ф. 422. Оп. 1. Д. 714. Л. 1.

<sup>10</sup> РГИА. Каталог. Ф. 1286: департамент полиции. Оп. 5. Д. 780. 21 л.

<sup>11</sup> НИОР РГБ. Ф. 20. К. 5. Д. 3. Л. 1.

<sup>12</sup> Ларионов Д. Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии: Статистика сельского хозяйства. – Иркутск, 1870. – С. 366.

<sup>13</sup> Стахеев Д. И. Глухие места. Рассказы. – СПб., 1868. – С. 1.

<sup>14</sup> Пахолоков П. Записки об Амуре, за первые годы со времени занятия его Россией в 1854 году // Мемуары сибиряков. XIX век / Сост. Н. П. Матханова; отв. ред. акад. Н. Н. Покровский. – Новосибирск, 2003. – С. 167.

<sup>15</sup> Всеподданнейший отчет о действиях Военного Министерства за 1868 год. – СПб., 1870. – С. 125.

<sup>16</sup> Ядринцев Н. М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении. – 3-е изд. – Новосибирск, 2003. – С. 44, 58, 63.

<sup>17</sup> РГИА. Каталог. Ф. 1287. Оп. 25. Д. 1262. 51 л.

<sup>18</sup> Там же. Ф. 1263. Оп. – Д. 4582 от 5 по 17 мая. Ст. 327.

<sup>19</sup> Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. – СПб., 1890. – Т. II. – Вып. 4. – С. 270–271.

<sup>20</sup> Астырев Н. М. На таежных прогалинах. Очерки жизни населения Восточной Сибири. – М., 1891. – С. 259.

<sup>21</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г.: Иркутская губерния. – СПб., 1904. – С. V.

<sup>22</sup> РГИА. Каталог. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 2870.

<sup>23</sup> ПСЗРИ. – 2-е собр. – Т. 33. – Отд. 2-е. – СПб., 1860. – № 33693. – С. 308–311.

<sup>24</sup> Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Изв. Ин-та исследования Сибири. – Томск, 1921. – № 6.

<sup>25</sup> Сибирская советская энциклопедия. – М., 1930. – Т. 3. – С. 565–566.

<sup>26</sup> Там же. – Т. 4. – С. 885.

<sup>27</sup> Кабо Р. М. Города Западной Сибири: Очерки социально-экономической географии (XVII – первая половина XIX вв.) – С. 132, 134, 140–141 и др.

<sup>28</sup> Кузьмина Ф. С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск, 1970. – С. 23–34; Миненко Н. А. По старому Московскому тракту. – Новосибирск, 1986.

- <sup>29</sup> Быхоня Г. Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. – Новосибирск, 1981. – С. 111, 127 и др.
- <sup>30</sup> Соловьёва Е. И. Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. – Новосибирск, 1975. – С. 67, 84.
- <sup>31</sup> Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 3–65.
- <sup>32</sup> Байко В. П. Томское купечество в конце XVIII–XIX вв.: Из истории формирования сибирской буржуазии. – Томск, 1996. – С. 130.
- <sup>33</sup> Большаков В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век. – Новосибирск, 1991. – С. 14–15.
- <sup>34</sup> Головичёв П. М. Пути сообщения Сибири XVI и XVII ввек. – Тобольск, 1893. – С. 4.
- <sup>35</sup> Миллер Г. Ф. История Сибири. – М., 1999. – Т. I. – С. 281–282.
- <sup>36</sup> Там же. – С. 284.
- <sup>37</sup> Буцинский П. Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. – Харьков, 1889. – С. 17.
- <sup>38</sup> Преображенский А. А. Урал и Западная Сибирь в XVI – начале XVIII вв. – М., 1972. – С. 122–126.
- <sup>39</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 14. – № 10302. – С. 231.
- <sup>40</sup> Тамгинский завод и Камчатская экспедиция: Сб. док. / Ред.-сост. Н. С. Корепанов. – Екатеринбург, 1999. – С. 8. – Док. № 3: 1733 г., ноября 6. Письмо В. Беринга В. И. Геннину о предстоящем разделении команды Камчатской экспедиции на три партии для следования из Кунгура в Тобольск и о дате предстоящего выезда.
- <sup>41</sup> Бахрушин С. В. Исторический очерк заселения Сибири до половины XIX века // Очерки по истории колонизации Севера и Сибири. – Пг., 1922. – Вып. 2. – С. 30.
- <sup>42</sup> Кабо Р. М. Города Западной Сибири... – М., 1949. – С. 100–101.
- <sup>43</sup> Слоцов П. А. Историческое обозрение Сибири. – СПб., 1886. – Кн. 1. – С. 270–272.
- <sup>44</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 9. – № 6351, п. 1–5. – С. 63–64.
- <sup>45</sup> Там же. – № 6376. – С. 91–92.
- <sup>46</sup> Слоцов П. А. Историческое обозрение Сибири. – Новосибирск, 1995. – С. 376.
- <sup>47</sup> Громыко М. М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение. – Новосибирск, 1965. – С. 102.
- <sup>48</sup> Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVII – начале XIX вв. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири: XVII – начало XX вв. – Новосибирск, 1985. – С. 23, 30.
- <sup>49</sup> Кузнецова Ф. С. Указ. соч. – С. 30. Сн. 35; см.: Кабо Р. М. Указ. соч. – С. 143–144; Покшишевский В. В. Заселение Сибири. – Иркутск, 1951. – С. 106.
- <sup>50</sup> Слоцов П. А. Указ. соч. – Кн. 2. – С. 35–36.
- <sup>51</sup> Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири... – С. 22.
- <sup>52</sup> Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири... – С. 30.
- <sup>53</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 16. – № 11822. – С. 255.
- <sup>54</sup> РГВИА. Ф. 422. Оп. 1. Д. 1344.
- <sup>55</sup> ТФ ГАТюО. Ф. 341. Оп. 1. Д. 39. Л. 4–10.
- <sup>56</sup> Дорожной месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб., 1772. – С. 27–34.
- <sup>57</sup> Семивский Г. В. Новейшие любопытные и достоверные повествования о Восточной Сибири, из чего многое донныне не было всем известно. – СПб., 1817. – С. 52.
- <sup>58</sup> ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 307. Л. 6–18.
- <sup>59</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38. – С. 529–530.
- <sup>60</sup> ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 392. Л. 1–2.
- <sup>61</sup> РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 699. Л. 28.
- <sup>62</sup> Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири... – С. 29–30.
- <sup>63</sup> Там же. – С. 31–32.
- <sup>64</sup> Российский почтовый дорожник, с картою. – СПб., 1842. – С. 300–482.
- <sup>65</sup> ТФ ГАТюО. Ф. 341. Оп. 1. Д. 39. Л. 4–10.
- <sup>66</sup> Там же.
- <sup>67</sup> Кузьмина Ф. С. Указ. соч. – С. 22–23; Мищенко Н. А. Указ. соч. – С. 24–25.
- <sup>68</sup> Из истории Омска. – Омск, 1967. – С. 19.
- <sup>69</sup> Слоцов П. А. Указ. соч. – С. 287.
- <sup>70</sup> Кузьмина Ф. С. Указ. соч. – С. 24–25; Мищенко Н. А. Указ. соч. – С. 33–38.
- <sup>71</sup> Мищенко Н. А. Указ. соч. – С. 54.
- <sup>72</sup> Яоринцев Н. М. Поездка по Западной Сибири и в горный Алтайский округ // Зап. ЗСОИРГО. – 1880. – Кн. 2. – С. 19.
- <sup>73</sup> Кузьмина Ф. С. Указ. соч. – С. 32.
- <sup>74</sup> Мищенко Н. А. Указ. соч. – С. 50–51.
- <sup>75</sup> Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 22–23.
- <sup>76</sup> Там же. – С. 35.

- <sup>77</sup> Словоцов П. А. Указ. соч. – С. 337.
- <sup>78</sup> Быконя Г. Ф. Указ. соч. – С. 113.
- <sup>79</sup> Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 37.
- <sup>80</sup> Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху (состав, занятия, повинности). – Томск, 1980. – С. 207.
- <sup>81</sup> Покшишевский В. В. Указ. соч. – С. 107.
- <sup>82</sup> ГАСО. Ф. 59. Оп. 3. Д. 1774: «Чертеж частных и казенных заводов, рудников и лесов в Красноярском уезде».
- <sup>83</sup> Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 37–38.
- <sup>84</sup> Емельянов Н. Ф. Заселение русскими Среднего Приобья в феодальную эпоху. – Томск, 1981. – С. 76–77.
- <sup>85</sup> Быконя Г. Ф. Указ. соч. – С. 114.
- <sup>86</sup> Хобта А. В. Начало устройства Московского тракта в Иркутской губернии // Земля Иркутская. – 2004. – № 3(26). – С. 3.
- <sup>87</sup> Словоцов П. А. Указ. соч. – С. 377.
- <sup>88</sup> Покшишевский В. В. Указ. соч. – С. 107.
- <sup>89</sup> Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 49.
- <sup>90</sup> Быконя Г. Ф. Указ. соч. – С. 111, 159.
- <sup>91</sup> Подсчитано по: *Дорожной* месящеслов на 1773 год... – С. 31–34.
- <sup>92</sup> *Летопись города Иркутска XVII–XIX вв.* / Сост. и науч. ред. Н. В. Каликаускене. – Иркутск, 1996. – С. 26, 29, 30, 31.
- <sup>93</sup> Там же. – С. 35, 36, 41, 43.
- <sup>94</sup> Кожухов Ю. В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. (1800–1861 гг.). – Л., 1967. – С. 39–40.
- <sup>95</sup> Вагин В. Исторические сведения о деятельности графа М. М. Сперанского в Сибири, с 1819 по 1822 г. – СПб., 1872. – Т. I. – С. 228.
- <sup>96</sup> Цит. по: Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 35.
- <sup>97</sup> Там же. – С. 36.
- <sup>98</sup> Там же. – С. 53–54.
- <sup>99</sup> РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 453. Л. 1–13.
- <sup>100</sup> Цит. по: Хобта А. В. Указ. соч.
- <sup>101</sup> Цит. по: Силин Е. П. Кяхта в XVIII в. Из истории русско-китайской торговли. – Иркутск, 1947. – С. 178.
- <sup>102</sup> Там же. – С. 176.
- <sup>103</sup> Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 60–64.
- <sup>104</sup> Там же. – С. 68.
- <sup>105</sup> Лосев А. И. Обзорение разных происшествий, до истории и древностей касающихся, в Иркутской губернии и в сопредельных оной странах бывших, сообразно предписанию г-на главного губерний начальника сочиненное губернским землемером, надворным советником, императорского Санкт-Петербургского Вольного экономического общества членом Антоном Лосевым в городе Иркутске в 1812-м году // *Летопись города Иркутска XVII–XIX вв.* / Сост. и науч. ред. Н. В. Каликаускене. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1996. – С. 209.
- <sup>106</sup> Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 72.
- <sup>107</sup> НИОР РГБ. Ф. 20. К. 3. Ед. хр. 4. Л. 1, 13–14.
- <sup>108</sup> Там же. Л. 14.
- <sup>109</sup> Там же. Л. 15–22; ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 23. – № 17485. – С. 915; Там же. – Т. 24. – № 18959. – С. 809–811.
- <sup>110</sup> ГАЧО. Ф. 231. Оп. 1. Д. 46. Л. 26.
- <sup>111</sup> *Иркутские губернские ведомости.* – 1859. – 10 апреля. – С. 8.
- <sup>112</sup> РГИА. Ф. 206. Оп. 2. Д. 182. Л. 1–2.
- <sup>113</sup> Маркевич О. Старый Хамар-Дабанский тракт // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 28–31.
- <sup>114</sup> Птицын В. В. Селенгинская Даурия. Очерки Забайкальского края. – СПб., 1896. – С. 121–123.
- <sup>115</sup> *Кругобайкальская дорога* // *Московские ведомости.* – 1840. – 24 февраля. – С. 120.
- <sup>116</sup> РГИА. Ф. 169. Оп. 1. Д. 6. Л. 4–4 об.
- <sup>117</sup> Мордвинов А. Об открытии и проложении путей кругом Байкала // ЗСОИРГО. – СПб., 1856. – Кн. 2. – С. 137.
- <sup>118</sup> *Затиски* Военно-топографического депо, по высочайшему Его императорского величества повелению изданные директором онаго депо, генерал-майором Тучковым. Часть X. – СПб.: Военная тип., 1847. – Отд. I: История военно-топографического депо и геодезических работ Генерального штаба с 1835 по 1847 год, с двумя прибавлениями. – С. 23.
- <sup>119</sup> Романов Н. С. Иркутская летопись. 1857–1880 гг. – Иркутск, 1914. – С. 88, 126, 162, 194.
- <sup>120</sup> Там же. – С. 267, 337, 379.

- <sup>121</sup> *Насибяну*, подполк. Топографическое описание к съемке чинов 1-го съёмочного отделения в 1904 году (Извлечение из отчета Сибирского Военно-Топографического Отдела за 1904 год) // Записки ВТУ Глав. управления Ген. штаба / издал начальник управления генерал-от-инфантерии Артамонов. – СПб., 1907. – Ч. LXIII. – Отд. I. – С. 103.
- <sup>122</sup> *Сибирская советская энциклопедия...* – Т. I. – С. 565.
- <sup>123</sup> *Пронин В. И.* Дорожная сеть Сибири и ее влияние на развитие внутреннего рынка в период капитализма // Хозяйственное освоение Сибири: История, историография, источники. – Томск, 1991. – Вып. 1. – С. 141.
- <sup>124</sup> *Павлов А.* 300 верст по рекам Западной Сибири. Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби. – Тюмень: Изд. И. И. Игнатова, 1878. – С. 114.
- <sup>125</sup> *Павлов А.* Указ. соч. – С. 65, 66.
- <sup>126</sup> *Пронин В. И.* Указ. соч. – С. 141–145.
- <sup>127</sup> *Павлов А.* Указ. соч. – С. 151, 161–164.
- <sup>128</sup> *Булыгин Ю. С.* Змеиногорский тракт // Барнаул: Энциклопедия. – Барнаул: Изд-во Алт. гос. ун-та, 2000. – С. 124.
- <sup>129</sup> Там же
- <sup>130</sup> *Пронин В. И.* Сибирь периода капитализма. Материалы к спецкурсу. – Новосибирск, 1997. Вып. 1 : Экономическое развитие Сибири в 1861–1900 гг. – С. 61–62.
- <sup>131</sup> *Швецов С. П.* Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая. – Барнаул, 1898 – С. 12, 21, 22, 27.
- <sup>132</sup> Там же. – С. 20–22.
- <sup>133</sup> *Старцев А. В.* Проектирование и строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX вв. // Хозяйственное освоение Сибири: История, историография, источники... – С. 182–184, 186.
- <sup>134</sup> *Пустогачева Т. С.* К вопросу о развитии путей сообщения в Горном Алтае в конце XIX – начале XX вв. // Социально-политические проблемы регионов Сибири: Сб. науч. тр. – Горно-Алтайск, 2006. – С. 57–60.
- <sup>135</sup> *Пустогачева Т. С.* Влияние развития транспорта и торговли на социальное развитие Горного Алтая // Горный Алтай: история социального развития первой половины XX в. / Отв. ред. О. А. Гончарова. – Томск, 2007. – С. 210–215.
- <sup>136</sup> *Пронин В. И.* Дорожная сеть Сибири... – С. 146.
- <sup>137</sup> *Покишишевский В. И.* Указ. соч. – С. 109.
- <sup>138</sup> *Гагемейстер Ю. А.* Статистическое обозрение Сибири, составленное по Высочайшему Его Императорского величества повелению, при Сибирском комитете, действительным статским советником Гагемейстером. – СПб., 1854. – Т. 2. – С. 663.
- <sup>139</sup> *Кожухов Ю. В.* Указ. соч. – С. 62–63.
- <sup>140</sup> *Сафронов Ф. Г.* Русские крестьяне в Якутии (XVII – начало XX в.). – Якутск, 1961. – С. 63.
- <sup>141</sup> *Наказы якутов в комиссию 1767 года о сочинении проекта нового уложения / Сост. М. Н. Мартынов // Уч. зап. АН СССР. Якутский филиал Ин-та языка, лит-ры и ист. – Якутск, 1955. – Вып. 3. – С. 71.*
- <sup>142</sup> Там же. – С. 71–72.
- <sup>143</sup> *Майнов И. И.* Русские крестьяне и оседлые инородцы Якутской области // Зап. Имп. РГО по отд. статистики. Т. XII. / Под. ред. В. В. Морачевского. – СПб., 1912. – С. 8.
- <sup>144</sup> Там же. – С. 8–9.
- <sup>145</sup> Там же. – С. 13–14.
- <sup>146</sup> Там же. – С. 14, 16.
- <sup>147</sup> Подсчитано по: *Щукин Н.* Поездка в Якутск. – Изд. 2-е, испр. и доп. – СПб., 1844. – С. 309–315.
- <sup>148</sup> *Майнов И. И.* Указ. соч. – С. 145.
- <sup>149</sup> *Мамсик Т. С.* Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII–XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм // Опыт природопользования в Сибири XIX–XX вв. – Новосибирск, 2001. – С. 9.
- <sup>150</sup> *Гусейнов Г. Ч.* Карта нашей родины: идеологема между словом и телом. – М., 2005 – С. 10–11.
- <sup>151</sup> *Соколов А. Б.* Введение в историографию нового и новейшего времени стран Западной Европы и США: Учеб. пособие. – Ярославль, 2007. – С. 7.
- <sup>152</sup> *Справочник по картографии / Под ред. Е. И. Халтурина. – М., 1988. – С. 6–7.*
- <sup>153</sup> *Берлянт А. М.* Использование карт в науках о земле // Итоги науки и техники. – Т. 12. – М., 1986. – С. 35, 43. – (Сер. «Картография»).

- <sup>154</sup> Катионов О. Н. Наш край на первых картах Сибири // Страницы истории Новосибирской области: Люди, события, культура: Тез. докл. и сообщ. Первой областной научно-практической конференции краеведов. – М., 1995. Ч. 1. – С. 16–20.
- <sup>155</sup> Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках XVII–XIX вв. – Новосибирск, 2006. – С. 21.
- <sup>156</sup> ГАСО. Ф. 59. Оп. 3. Д. 1774 б.
- <sup>157</sup> Быкоя Г. Ф. Указ. соч. – С. 29–30.
- <sup>158</sup> Бакланова Н. А., Андреев А. И. Обзор рукописей Г. Ф. Миллера // Миллер Г. Ф. История Сибири. – М.; Л., 1937. – С. 559.
- <sup>159</sup> Иофа Л. Е. Современники Ломоносова И. К. Кирилов и В. Н. Татищев. – М., 1949. – С. 60–61.
- <sup>160</sup> Там же. – С. 61.
- <sup>161</sup> Там же.
- <sup>162</sup> ГАСО. Ф. 59. Оп. 15. Д. 14.
- <sup>163</sup> Фель С. Е. Петровские геодезисты и их участие в создании русской картографии XVIII века // Вопросы географии. История географических знаний. – М., 1950. – С. 18–22.
- <sup>164</sup> ОР БАН. Собрание рукописных карт. № 570: Ландкарта пограничных уездов Иркутской провинции и части Красноярского уезда (уезды: Селенгинский, Иркутский, Илимский).
- <sup>165</sup> ОР БАН. № 569.
- <sup>166</sup> РГВИА. Ф. ВУА. Д. 25286. Л. 1. Карта «План Барабинской степи».
- <sup>167</sup> Громыко М. М. Указ. соч. – С. 23.
- <sup>168</sup> ГАОО. Ф. 1. Оп. 1. С. 61.
- <sup>169</sup> Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. ... – С. 94–95.
- <sup>170</sup> Там же. – С. 92–97.
- <sup>171</sup> ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 926.
- <sup>172</sup> Там же. Д. 559.
- <sup>173</sup> Гальденберг Л. А. Каторжанин – сибирский губернатор. Жизнь и труды Ф. И. Соймонова. – Магадан, 1979. – С. 114–115.
- <sup>174</sup> Там же. – С. 117.
- <sup>175</sup> Там же. – С. 119.
- <sup>176</sup> Там же. – С. 125.
- <sup>177</sup> Там же. – С. 126–127.
- <sup>178</sup> ОР БАН. Собрание рукописных карт. № 596.
- <sup>179</sup> Бржозовский О. Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части. – Казань, 1855. – С. 29.
- <sup>180</sup> ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 310: Генеральная карта Тобольского наместничества 1789 г.
- <sup>181</sup> Там же. Д. 390.
- <sup>182</sup> Там же. Оп. 21. Д. 940.
- <sup>183</sup> РГИА. Оп. 21. Д. 940. Л. 3.
- <sup>184</sup> Там же. Л. 2.
- <sup>185</sup> ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 165.
- <sup>186</sup> Там же. Оп. 12. Д. 328.
- <sup>187</sup> Комлева Е. В. «Обозрение Красноярской округи» Козачковского как источник по этносоциальной истории Сибири начала XIX в. // От Средневековья к Новому времени: этносоциальные процессы в Сибири XVII– начала XIX вв. – Новосибирск, 2005. – С. 229, 238; ГАКО. Ф. 655. Оп. 2. Д. 268. Л. 5 об.
- <sup>188</sup> ГАСО. Ф. 59. Оп. 3. Д. 1777: «Примерной чертеж Томского, Кузнецкого и Красноярского уездов по части где описаны рудники и под заводы угодные места...».
- <sup>189</sup> Быкоя Г. Ф. Указ. соч. – С. 31–32.
- <sup>190</sup> НИОР РГБ. Ф. 68. № 6780. Л. 16–17.
- <sup>191</sup> Андреев А. И. Топографические описания и карты сибирских наместничеств 1783–1794 гг. и работы, связанные с ними // Вопросы географии. История географических знаний. – М., 1950. – Вып. 17. – С. 207.
- <sup>192</sup> ОР БАН. Собрание рукописных карт. № 626.
- <sup>193</sup> Катионов О. Н. О содержании и датировке планов Томской губернской почтовой дороги, хранящихся в ГАОО // Моя Сибирь: Вопросы региональной истории и исторического образования: Сб. науч. тр. – Новосибирск, 2002. – С. 16–19.
- <sup>194</sup> Там же. – С. 20.
- <sup>195</sup> ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Архивная опись картографических документов постоянного хранения за 1766–1917 гг.
- <sup>196</sup> Цит. по: Катионов О. Н. О содержании и датировке планов... – С. 21.

- <sup>197</sup> Цит. по: *Наумов Г. О.* Восточная Сибирь в русской географической литературе первой половины XIX в. // История геолого-географических наук. – М., 1962. – Вып. 3. – С. 51.
- <sup>198</sup> ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 520.
- <sup>199</sup> *Георгиевский П. И.* Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. – СПб, 1893. – С. 18.
- <sup>200</sup> *Новожионова-Соколовская З. К.* Картографические и геодезические работы в России в XIX – начале XX вв. – М., 1967. – С. 4.
- <sup>201</sup> ОК РГБ. Ко – 110 / VII – 60; Коу – 22 / V – 161.
- <sup>202</sup> ОК БАН. V 1936 б / 1 – Тобольская губерния; V 1936 а / 3 – Томская губерния; V 1936 б / 2 – Енисейская губерния; V 1936 а / 4 – Иркутская губерния; V 1936 а / 2 – Омская область.
- <sup>203</sup> ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 159.
- <sup>204</sup> *Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, царства Польского и других присоединенных областей. В трех частях с принадлежащими к оному таблицами, расписаниями, почтовыми картами и др. сведениями. Издан по высочайше утвержденному Его Императорским Величеством положению Комитета гг. Министров от Почтового Департамента.* – СПб., 1824. – С. 1.
- <sup>205</sup> ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 283.
- <sup>206</sup> ОК РГБ. Ко – III / VI – 49; Ко – 105 / VI – 35.
- <sup>207</sup> РГВИА. Ф. 422. Оп. 1.
- <sup>208</sup> ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 10. Д. 297.
- <sup>209</sup> РГИА. Ф. 1293. Оп. 1. Д. 167. Л. 1–2.
- <sup>210</sup> ОК РГБ. Ко – S / VII-40.
- <sup>211</sup> РГИА. Ф. 1424. Оп. 1. Д. 36. Л. 1.
- <sup>212</sup> См.: *Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты.* – СПб., 1871; *То же.* СПб., 1875; *То же.* СПб., 1880; *То же.* СПб., 1888.
- <sup>213</sup> РГИА. Ф. 1424. Оп. 1. Д. 38. Л. 1.
- <sup>214</sup> Приморский центр РГО – О-ва изучения Амурского края. Г. Владивосток. Карта Азиатской России, на которой обозначен «Путь его имп. в-ва государя наследника Николая Александровича. 1890/91 г.». 2 экз. М. 1 : 8 400 000. Карт. зав. гл. штаба. 1894, 1895 гг.
- <sup>215</sup> ОР БАН. Собрание рукописных карт. № 326.
- <sup>216</sup> *Словцов П. А.* Историческое обозрение Сибири. – Новосибирск, 1995. – С. 562.
- <sup>217</sup> Там же. – С. 366.
- <sup>218</sup> *Кешикова А. Н.* Иркутский краевед, историк и архитектор Антон Иванович Лосев // Сибирский город XVIII – начала XX вв.: Сб. ст. / Сост. В. П. Шахеров. – Иркутск, 2005. – Вып. V. – С. 169.
- <sup>219</sup> *Бородиев В. Б., Контев А. В.* Исторический атлас Алтайского края: картографические материалы по истории Верхнего Приобья и Прииртышья: (от античности до начала XXI в.). – Барнаул, 2006; *Сибирь.* Атлас Азиатской России / Науч. рук. проекта акад. А. П. Деревянко; науч. рук. разд. «История» чл.-корр. В. А. Ламин. – Китай: Интерпресс, 2007; *Материалы к сводному каталогу рукописных карт Сибири XVII–XIX вв. (итоги предварительного исследования)* / Под ред. О. Н. Катионова; сост. О. Н. Катионов, Т. В. Мжельская [и др.]. – Новосибирск, 2007.
- <sup>220</sup> *Андрющенко Б. К. [и др.].* История дорожного дела в Томской области / Под ред. В. П. Зиновьева. – Томск, 1999. – С. 21–22.
- <sup>221</sup> *Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.).* – СПб., 1898. – С. 44–45.
- <sup>222</sup> Там же. – С. 45–46.
- <sup>223</sup> Там же. – С. 69.
- <sup>224</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 9. – № 6600. – С. 371–372.
- <sup>225</sup> Там же. – Т. 9. – № 8778, п. 14; Т. 11. – № 8457, п. 14. – С. 519.
- <sup>226</sup> Там же. – Т. 15. – № 11248. – С. 704.
- <sup>227</sup> Там же. – Т. 17. – № 12421. – С. 169–170.
- <sup>228</sup> Там же. – Т. 24. – № 18120. – С. 713–719.
- <sup>229</sup> Там же. – Т. 27. – № 20319.
- <sup>230</sup> ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 751. Л. 7.
- <sup>231</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38. – С. 507–508.
- <sup>232</sup> ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 820. Л. 1.
- <sup>233</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38. – С. 501–506.
- <sup>234</sup> *Материалы для изучения быта переселенцев, водворенных в Тобольской губернии за 15 лет (с конца 70-х гг. 1893 г.).* – М., 1897. – Т. 2. – С. 324.
- <sup>235</sup> *Обзор Тобольской губернии за 1870 г.* – Тобольск, 1871. – С. 29.
- <sup>236</sup> *Попов И. И.* Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет. – Л., 1924. – С. 154–155.

- 237 ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 821. Л. 1.
- 238 Там же. Д. 540. Л. 14; Д. 541. Л. 13 об.
- 239 Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. – М., 1998. – С. 49.
- 240 ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 541. Л. 13 об.
- 241 ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 14. – № 10170. – С. 2–4.
- 242 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 632. Л. 6–6 об.
- 243 Памятная книжка Томской губернии на 1885 г. – Томск, 1885. – С. 62, 68, 76–79.
- 244 Обзор Енисейской губернии за 1870 г. – Красноярск, 1871. – С. 23.
- 245 Прибылев А. В. Записки народовольца // Историко-революционная библиотека. – М., 1930. – № 6–7. – С. 142.
- 246 ГАКК. Ф. 173. Оп. 1. Д. 1114. Л. 24 об.–25.
- 247 Обзор Енисейской губернии за 1879 г. – Красноярск, 1880. – С. 19.
- 248 Обзор Енисейской губернии за 1886 г. – Красноярск, 1887. – С. 21.
- 249 Обзор Иркутской губернии за 1881 г. – Иркутск, 1882. – С. 35.
- 250 Ядринцев Н. М. Указ. соч. – 2-е изд. – СПб., 1892. – С. 39.
- 251 Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. – Томск, 1895. – С. 179–181, 191.
- 252 Астырев Н. Указ. соч. – С. 4–5.
- 253 Прибылев А. В. Указ. соч. – С. 142.
- 254 Обзор Иркутской губернии за 1881 г. ... – С. 35.
- 255 Обзор Иркутской губернии за 1883 г. – Иркутск, 1884. – С. 34.
- 256 Там же.
- 257 Обзор Забайкальской области за 1887 г. – Чита, 1888. – С. 14.
- 258 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 707. Л. 63–64.
- 259 НИОР РГБ. Ф. 20. К. 4. Д. 16. Л. 1–3; Д. 15. Л. 1–13.
- 260 ГАОО. Ф. 3. Оп. 3. Д. 3867. Л. 5 об., 7.
- 261 Ядринцев Н. М. Указ. соч. – 2-е изд. – С. 507.
- 262 Криткий исторический очерк... – С. 92, 117, 118.
- 263 Устав путей сообщения // СЗРИ. – СПб., 1857. – Т. 12. – Ч. 1. – Тетр. 1. – С. 5; Устав путей сообщения (свода законов Т. XII, 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.
- 264 НИОР РГБ. Ф. 68: Ген. штаб. № 6780. Л. 11 об.–13.
- 265 ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 36. – С. 171; Устав путей сообщения // СЗРИ. ... – С. 127–128; Устав путей сообщения... / Сост. Ф. С. Томашевский... – С. 103, 161–162.
- 266 Никольский Ф. С. Указ. соч. – С. 162.
- 267 Там же. – С. 162–163.
- 268 Георгиевский П. И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. – СПб., 1893. – С. 19.
- 269 ПСЗРИ. – 3-е собр. – Т. 8. – № 5279. – С. 299.
- 270 Георгиевский П. И. Указ. соч. – С. 11.
- 271 РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 474. Л. 6, 7.
- 272 ТФ ГАТюМО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 38. Л. 211.
- 273 Обзор Иркутской губернии за 1881 год. – Иркутск, 1882. – С. 29.
- 274 Там же.
- 275 Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. – М., 1980. – Вып. 5. – Т. II. – С. 83.
- 276 Там же. – С. 175.
- 277 Материалы по исследованию... – Иркутск, 1893. – Вып. 5. – Т. IV. – С. 235–236.
- 278 Составлено по: Материалы по исследованию... – Вып. 5. – Т. II. – С. 235–236; Т. IV. – С. 236; Материалы для изучения экономического быта крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб., 1888–1898. – Вып. 15. – 1892. – С. 250. – Вып. 5. – 1888. – С. 381.
- 279 ТФ ГАТюМО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 38. Л. 13.
- 280 Там же. Л. 209.
- 281 Крестьянское движение в Сибири... – С. 158.
- 282 Там же. – С. 163.
- 283 Там же. – С. 164, 167, 182.
- 284 Сухотина Л. Г. Крестьянство Томской губернии в конце XIX в.: Дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 1963. – С. 208–209.
- 285 КККМ. О/Ф. 7886. Д. 113. Л. 14–15.
- 286 Материалы по исследованию... – М., 1890. – Т. 2. – Вып. 5. – С. 86.
- 287 Там же. – С. 87, 90.
- 288 На мосты и дороги // Сибирь. – 1877. – 31 июля.

- <sup>289</sup> Брежский Н. *Натуральные повинности крестьян и мирские сборы.* – СПб., 1906. – С. 92.
- <sup>290</sup> Пахолков П. *Записки об Амуре, за первые годы со времени занятия его Россией в 1854 году // Мемуары сибиряков. XIX век / Сост. Н. П. Матханова; отв. ред. Н. Н. Покровский.* – Новосибирск, 2003. – С. 167–168.
- <sup>291</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38. – С. 496–497.
- <sup>292</sup> *История дорожного дела в Томской области...* – С. 23.
- <sup>293</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38. – С. 500.
- <sup>294</sup> Там же. – С. 508.
- <sup>295</sup> *История дорожного дела в Томской области...* – С. 23–24.
- <sup>296</sup> РГИА. Ф. 206. Оп. 2. Д. 16; Ф. 1264. Оп. 1. Д. 625. Л. 7; Д. 634. Л. 6–7; ГАТюМО. Ф. 20. Оп. 1. Д. 5. Л. 153–156; Д. 12. Л. 18, 32 об., 36 об.; Д. 7. Л. 2 об.–3; ГАИО. Ф. 24. Оп. 10. Д. 4. Л. 14 об.–15; *Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898).* – С. 46; *История дорожного дела в Томской области...* – С. 24.
- <sup>297</sup> ГАИО. Ф. 24. Оп. 10. Д. 4. Л. 14 об.
- <sup>298</sup> Там же. Л. 31.
- <sup>299</sup> *Политическая ссылка в Сибири. Нерчинская каторга. Т. I // История Сибири. Первоисточники. Вып. II / Отв. ред. Л. М. Горюшкин.* – Новосибирск, 1993. – С. 199–202.
- <sup>300</sup> Романов Н. С. *Иркутская летопись. 1857–1880.* – Иркутск, 1914. – С. 194.
- <sup>301</sup> РГИА. Ф. 1284. Оп. 2223. Д. 199. Д. 5 об.
- <sup>302</sup> *Систематический указатель правительственных распоряжений по внутренним водным и шоссейным путям, подведомственным Министерству путей сообщения (1841–1888 гг.).* – СПб., 1890. – С. 1.
- <sup>303</sup> Соболев А. «Колесуха». *Амурская колесная дорога.* – М., 1925. – С. 15–16, 19.
- <sup>304</sup> Там же. – С. 21–24.
- <sup>305</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 564. Л. 1–2; ГАКК. Ф. 596. Оп. 60. Д. 42. Л. 32, 88–89, 110, 123, 169.
- <sup>306</sup> *Обзор Енисейской губернии за 1888 г.* – Красноярск, 1889. – С. 24.
- <sup>307</sup> ГАКК. Ф. 595. Оп. 60. Д. 42. Л. 225.
- <sup>308</sup> *Известия Иркутской городской думы за 1887 год.* – Иркутск, 1887. – № 21. – С. 262–263.
- <sup>309</sup> 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.
- <sup>310</sup> *Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Т. 56: Томская губерния.* – СПб., 1904. – С. 193.
- <sup>311</sup> Андрющенко Б. К. *Обустройство и содержание Томско-Ачинского участка Сибирского тракта (вторая половина XIX в.) // Труды ТОКМ...* – Т. XII. – С. 38–39.
- <sup>312</sup> *Труды местных комитетов...* – Т. 56. – С. 193.
- <sup>313</sup> ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 933. Л. 51–52.
- <sup>314</sup> Андрющенко Б. К. *Указ. соч.* – С. 39–40.
- <sup>315</sup> Там же. – С. 40.
- <sup>316</sup> ГАКК. Ф. 595. Оп. 10. Д. 2347. Л. 9 об.
- <sup>317</sup> *Обзор Забайкальской области за 1887 г.* – Чита, 1888. – С. 11.
- <sup>318</sup> ГАКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 143. Л. 168–168 об.
- <sup>319</sup> Птицын В. В. *Селенгинская Даурия. Очерки Забайкальского края.* – СПб., 1896. – С. 200.
- <sup>320</sup> СЗРИ. *Устав о земских повинностях.* – СПб., 1899. – С. 60.
- <sup>321</sup> Там же – С. 66; Савич Г. Г. *Полный свод законов Российской империи.* – СПб., 1903. – С. 38.



## ГЛАВА 2. ОРГАНИЗАЦИЯ ВИДОВ И ФОРМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО ТРАКТУ

В основе классификации видов передвижения по тракту нами использованы следующие критерии:

1. Цель и назначение коммуникации (почтовая, пассажирская, транзитно-товарная, пеше-этапная).
2. Социальный статус и социальное положение участников коммуникации или исполнителей организации передвижения (сословие ямщиков, государственные крестьяне, разночинцы, купцы, приказчики, подрядчики, чиновники, откупщики, военные и т. д.).
3. Формы или характер организации передвижения по тракту (езда на долгих, на возках, на почтовых, на вольных, пешее движение).

### § 1. ЯМСКАЯ ГОНЬБА В СИБИРИ В XVII – ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XIX ВВ.

#### 1.1. Сибирские ямы в XVII – первой четверти XVIII вв. Численность ямщиков

До середины XVII в. в России ямы устанавливались властью (в зависимости от размеров города) на 50, 40, 30, 20 и 10 паев. В Сибири изначально и до 1823 г. общей нормой для всех ямов были 50 паев.

Русское правительство придавало огромное значение ямской гоньбе. Поэтому еще до присоединения Сибири Иван IV указом 1556 г. освободил ямщиков от всех земских повинностей: «В городе камня и извести и лесу возить и городу и острогу делать и мостов мостить, и с посадскими и с уездными людьми ни в какие подати тянуть и никакого изделия делать ямщикам не велено, а велено им гонять ямские гоньба». Это положение было подтверждено Указами 1619 и 1631 гг.<sup>1</sup>

История сибирских ямов представляет особый интерес. Здесь применялись в основном формы устройства, известные в России, приспособленные к местным условиям, но были и новшества. И. Е. Фишер давал такое определение сибирским ямщикам XVIII в.: «Ямщики не составляют, как некоторый писатель в своей Географии думает, род диких в Сибири народов, но суть российские почтилионы, которые от яма до яму определены, дабы отвозить посылаемых для государевой службы и снабденных надлежащими подорожными людей. Но не должно думать, что сии почты учреждены по европейскому обыкновению, по которому оные в назначенные дни отходят и приходят. Оные тогда только отходят, естли едущий может показать от ямской канцелярии подписанную и запечатанную подорожную, в которой означается число лошадей... Россияне приняли сии учреждения посредственно от китайцев, а непосредственно от татар»<sup>2</sup>. О. Бржозовский уточняет: «На монгольском языке дзям значит дорога, дзям чи – путеводитель, проводник, ямщик. Звук дз при переходе монгольского на татарский переменяется на я, так что упомянутые слова выходят на татарском ям, ям-чи»<sup>3</sup>.

Все данные свидетельствуют о том, что первые сибирские ямы были учреждены между 1598–1600 гг.<sup>4</sup>

Первый сибирский ям – Верхотурский. В 1599 г. в Верхотурье было 50 ямщиков, набранных в поморских городах<sup>5</sup>.

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

Острог был построен в 1600 г.<sup>6</sup> А в 1601 г. возникла русская ямская слобода. Туринских ямщиков в 1601 г. было 50 семейств. В 1601–1602 гг. туринские ямщики принимали активное участие в поисках новой дороги от Туринского острога к Верхотурью, поскольку прежнюю летом надо было переплывать трижды и «бродить дважды, а в осень лошади плавают, и гоняти де тою дорогою немочно, лошади с воды и з грязи озябают»<sup>7</sup>.

Сначала ямщики должны были давать подводы только до Верхотурья и до Тюмени. По свидетельству самих ямщиков, они гоняли «водою» до Верхотурья 700 верст, а сухим путем 400 верст, вниз по Туре до Тюмени – 400 верст, а сухим путем 300 верст<sup>8</sup>.

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

С 1630-х по 1650-е годы посадская община г. Туринска настойчиво добивалась перечисления в посад нескольких семей зажиточных горожан, в том числе и ямщиков, доказывая, что главы этих семей, их предки или какие-то члены ранее несли посадское тягло, состояли в общине<sup>9</sup>.

Третий сибирский ям (после Верхотурского и Туринского), Тюменский, по мнению П. Н. Буцинского, был устроен в 1601 г. из 50 паев. Ямщики, присланные из Руси, сначала поселились в самом остроге, но так как им пашни были отведены между речками Тюменкой и Барымской, то они в 1604 г. просили у царя позволения выселиться из острога за Тюменку, чтобы жить около своих пашен. Разрешение было дано, и в 1605 г. за Тюменкой появилась ямская слобода. Она была тесно связана с городом: многие ямщики жили в самом городе по подворьям, а около 25 дворов тюменских посадских людей находилось в ямской слободе<sup>10</sup>.

Инициатором перевода в 1624 г. тюменских ямщиков в пашенные крестьяне и переложения ямской повинности на местных татар был воевода Ю. Я. Сулешев<sup>11</sup>. Однако его опыт не удался: татары «гоняли» лишь до 1629 г., да и то постоянно жаловались на разорение. В 1630 г. Тюменский ям был восстановлен<sup>12</sup>.

Гонять ямскую гоньбу новые тюменские ямские охотники начали с 25 марта 1630 г., с Благовещенья. Государево жалованье за ямскую гоньбу им было дано в тот же день на год вперед в полном окладе. В тот же день были взяты с них поручные записи, в которых говорилось о круговой поруче всех ямских охотников и их соседей в случае совершения противоправных действий и бегства с яма тех, за кого они ручались<sup>13</sup>.

Однако состав ямщиков оказался неустойчив. Это, видимо, было связано со слабостью их хозяйств, частыми разорениями вследствие неурожаев, падежей лошадей от разгонов и эпизоотий. Видно, что в ямщики была прибрана наиболее бедная часть жителей, находившихся в Тюмени.

Демьянский (в Тобольском уезде) и Самаровский (в Сургутском уезде) ямы устраивались в 1630-е годы.

Первые сибирские ямы, как и учреждаемые впоследствии, обыкновенно пополнялись охотниками из русских городов, а возобновлялись в случае убыли уже местными жителями. Охотники шли на ямы своей волей, а не выставлялись населением. Иногда сами ямщики заботились о пополнении яма охотниками, для чего били челом, чтобы было позволено переходить в ямщики стрельцам, казакам и торговым людям, которые пожелают служить ямскую службу. Таким образом, свободный прибор в ямщики, являвшийся исключением для московских городов, в Сибири был обычной практикой<sup>14</sup>. Тобольский ям возник в начале XVII в. – в то же время, что и Тюменский.

В 1798 г. в Тюменском уезде ямщиков было 13,1% от всего сословного состава населения – 2524 ревизских душ. В при трактовых волостях (Троицкой, Каменской, Тугулымской, Гилевской, Карматской, Успенской, Еланской) доля их повышалась до 20–30%. Из 21 волости Тюменского уезда ямщики не проживали только в пяти, что свидетельствует о достаточно широком освоении ими земельных пространств уезда. Очень высок их удельный вес был в Тобольском уезде – 4628 душ

мужского пола, что составляло 31,6% русского податного населения. В Туринском уезде ямщики составляли 23,5%<sup>15</sup>.

Динамика численности ямщиков (количество душ мужского пола) в период с 1622 по 1824 гг.<sup>16</sup>:

Год	Кол-во ямщиков
1622.....	1000
1624.....	3000
1709.....	4781
1732.....	6723
1747.....	9468
1755.....	9395
1781.....	11 929
1815.....	16 490
1820.....	16 656
1824.....	17 041

К 1820 г. ямских обществ, называемых ямами, было в Тобольской губернии девять: Тобольский, Тюменский, Туринский, Ялуторовский, Ишимский (или Аромашевский), Тарский, Уватский, Демьянский и Самаровский. В Томской – два: Каинский и Томский. В первой губернии по седьмой ревизии считалось 15 884 ямщиков, во второй – 772, в обеих губерниях – 16 656. Из ямщиков Тобольской губернии жило в городах – 7%, в 149 селениях особо от крестьян – 55%, вместе с крестьянами – 38%. Из всех ямщиков 9229 душ жило в стороне от почтовых дорог. Это было связано с изменениями направлений трактовых дорог на протяжении XVIII – начала XIX вв. Из приведенных сведений следует, что к началу XIX в. только пятнадцатая часть ямщиков проживала в городах, а остальные вели хозяйство на земле в деревнях и селах<sup>17</sup>.

К моменту перечисления ямщиков в общий состав государственных крестьян с платежом подушных и оброчных податей и повинностей в 1824 г. в Западной Сибири их было 17 041 душ (см. прил. 2, табл. 6)<sup>18</sup>. В Восточной Сибири сословия ямщиков никогда не было.

## 1.2. Права и обязанности сибирских ямщиков

На первых порах, кроме подмоги на переезд, бесплатного проезда на место и иногда еще подмоги на первое обустройство, новоприбранным ямским охотникам предоставлялись и иные льготы. По общему распорядку, с самих ямщиков и с ямских земель не взимались никакие сборы, так что посадские люди, бобыли, захребетники, платившие оброк, когда они записывались в ямщики и устраивались на ям, освобождались от всяких платежей<sup>19</sup>.

В «московских» городах ямские слободы ограждались от воевод своими привилегиями, и с этим воеводской власти приходилось считаться. Сибирские ямские охотники первого набора были обеспечены такими же привилегиями. Верхотурские ямщики, например, еще в 1644 г. ссылались на уставную грамоту царя Фёдора Ивановича. В ней, в частности, определялось, что ямщики обязаны летним путем возить лишь до Семенова дня (1 сентября), а зимним – до Благовещенья, чем, следовательно, освобождались от обязанности отпускать подводы в распутицу (разскалье)<sup>20</sup>.

По своему сословному положению ямщики и в XVIII в. были близки к крестьянам. Это подтверждает выписка из журнала Тюменской воеводской канцелярии от 14 января 1750 г. «О непринуждении ямщиков брить бороды, ибо нет в них разности от крестьян, кроме того, что они освобождены от собираемых с народа государственных податей, за что им (ямщикам. – О. К.)

необходимо отправлять ямскую службу и почтовую гоньбу...»<sup>21</sup>. Да и весь образ жизни ямщиков был аналогичен крестьянскому.

На основании общих учреждений они принадлежали к состоянию казенных поселян, почему и пользовались одинаковыми с крестьянами правами на пользование землями и прочими угодьями. Относительно крестьян они имели следующие преимущества: 1) по Указу 1650 г. отправляли одну почтовую гоньбу и не платили государственные подати; 2) по Указу 1672 г. жившие в городах освобождались от повинностей всякого личного отправления службы; 3) избавлялись от платежа денег на исправление больших государственных дорог, на усовершенствование судоходства; 4) не несли общей внутренней погубернской повинности на воинские надобности; 5) по Указу от 13 января 1714 г. освобождались даже от поставки рекрутов, но данная выгода общими учреждениями о рекрутах 1766 г. была отменена. Ямщики пользовались землями наравне с крестьянами, занимаясь хлебопашеством, разного рода ремеслом, северными рыбными и звериными промыслами и сбором кедровых орехов. Некоторые из тюменских ямщиков, получая от извоза купеческих кладей достаточные выгоды, не обрабатывали земель<sup>22</sup>.

Ямщики всегда протестовали против привлечения их к исполнению посадских обязанностей. В мае 1717 г. ямской охотник Медведев обращался с челобитной в тюменскую воеводскую канцелярию об освобождении их от излишнего дровяного «накладу» и теми дровами «разверстаться» с другими чинами подымно, чтобы от того лишнего «накладу» не прийти в полное разорение. В челобитной, как и всегда, ямщики жаловались на трудности в ямской гоньбе и наличие посторонних обязанностей<sup>23</sup>. 19 ноября 1735 г. староста Тюменской ямской городской волости доносил о необходимости снятия с тюменских ямщиков обязанностей по караулам по улицам г. Тюмени. Жалобы ямщиков на неправомерность всякого рода дополнительных повинностей доходили до властей, и они, в который уже раз, давали свои указы. Так, 15 октября 1750 г. в выписке из журнала Тюменской воеводской канцелярии вышла промемория Верхотурского, Туринского и Тюменского ямов от ямских управительских дел Тюменской воеводской канцелярии «О непривлечении тюменских посадских людей и ямщиков для починки и исправления около г. Тюмени... рогатой палисады... оных ямщиков в наряд и городовую работу не употреблять»<sup>24</sup>. А 19 ноября 1751 г. Тюменская воеводская канцелярия указывала, чтобы «имеющимся в Тюмени откупщикам перевозные и за водопой и пролубных денег с тюменских ямщиков не брать»<sup>25</sup>. Ямщики сами отказывались выполнять возложенные на них посадские обязанности. Так, в заседании от 29 сентября 1757 г. Тюменская воеводская канцелярия констатировала: «Ямщики в выборе в полицейские чины и в содержании караулов исполнение неотменное учинили...»<sup>26</sup>.

Ямщики, помимо почтовой гоньбы, наряжались и для исправления дорог. Но особенность этого наряда оговаривалась специально в делопроизводственной переписке властей. По указу Сибирской губернской канцелярии, в 1764 г. ямщики Верхотурского и Тюменского ямов наряжались «для расчистки по Московской большой и на протчих по сибирскому тракту лесов и постройки по оным мостов и гатей на каждом против своих дач». В этом указе специально ссылались на Указ Правительствующего сената от 16 мая 1740 г., по которому «через ямские слободы мосты и дороги мостили сами ямщики»<sup>27</sup>. Указ уточнял: «... чтоб и во всех по большим дорогам селах и деревнях обыватели каждой против своих дворов мосты содержали своим коштом во всегдашней исправности»<sup>28</sup>.

Словесные границы и в XVIII в. были довольно жесткими, сменить род занятий было непросто. Так, в 1766 г. сибирский губернатор Д. И. Чичерин просил разрешения Тобольского яма ямщику Петру Захарову, вступившему в тобольское купечество, «из ямщиков навсегда выключить для съезда в Камчатку и дать из Тобольского магистрата на три года паспорт». Из канцелярии Сената для уяснения сути дела приказали: «Оному ямщику Захарову, по силе состоявшихся в 1700 и 1722 гг. указов и в рассуждении предписанных сибирского губернатора резонов, остаться в Тобольском купечестве и торги производить в тамошних и в отъезжих местах беспрепятственно, но что следует

освободить его в то же время от всех с сих по ямской гоньбе раскладов, то он от того по основании тех же самих законов: по которым всякий записанный в оклад крестьянин обязан сим подушные денги, так и помещичий доход во всякое время платить невменно: освобожден быть не может, почему и надлежит ему сверх купеческих ямщицкыя тягости исправлять с прочими наряду безотговорочно. И ямской канцелярии о том ведать»<sup>29</sup>. И в середине XVIII в. власти стремились сохранить ямщиков в их сословии. Поэтому 20 июня 1745 г. было запрещено ямщикам выдавать своих дочерей в замужество за дворцовых, архиерейских и монастырских служителей<sup>30</sup>.

В Сибири должности приказчиков занимали дети боярские. О сибирских приказчиках сохранилось очень мало сведений. Это связано было с тем, по мнению И. Я. Гурлянда, что они быстро утратили главную свою функцию – судебную<sup>31</sup>. Однако в XVIII в. документы Ямской канцелярии свидетельствуют о том, что ямские приказчики исполняли обязанности ямских судей, а Сенат настрого запрещал губернским властям вмешиваться в дела ямских управителей и Ямской канцелярии. Согласно Указу Сената от 30 июня 1728 г., надлежало «... между ямщиками суд и расправу чинить определенным от Ямской канцелярии управителям, и на управителей ямщикам бить челом в Ямскую канцелярию, а губернаторам и воеводам в тот суд не вступать; а которые разных чинов люди будут бить челом на ямщиков и на ямских управителей, також и ямщики на разночинцев, то тем прошениям решение чинить губернаторам и воеводам...». В управители же «... присылаются смотра из правительствующего Сената из герольдмейстерской конторы отставные штаб и обер и унтер-офицеры и дворяне, достойные люди, к главной команде в Ямскую канцелярию, которая по должности своей определяет в ямы с надлежащими инструкциями и указами, по своему рассмотрению, где кому по достоинству и характера быть пристойно, и на оных управителях всякого исполнения взыскивать, и по изобретению вин, штрафует Ямская канцелярия как указы повелевают»<sup>32</sup>.

В отношении управителей или приказчиков на ямах в Сибири в XVIII в. действовали правила, установленные во время Дм. Пожарского, руководившего Ямским приказом: «А в городех воеводам и приказным людям ямщиков судить не велено, а велено судить ямским прикащикам по десяти рублей, больше 10 рублей судить не велено. Искать и отвечать на Москве в Ямском приказе. А в которых городех на ямах ямских прикащиков нет, и тех ямщиков воеводам и приказным людям судить не велено, а велено на тех ямщиках искать на Москве в Ямском приказе. А в бою, и в лас, и в земельном деле ямщиков велено судить прикащику, а пошлин иметь с рубля по полуалтыну, а хоженова денга, а на правду велено иметь вдвое, а в уезде ездю иметь на две версты денга, а в ямском деле с суда пошлин не иметь»<sup>33</sup>.

Таким образом, общие правила, установленные для управления ямщиками в Ямском приказе, распространялись и на отдаленную Сибирь, что ставит под сомнение идею И. Я. Гурлянда об отсутствии или слабости ямских управителей в Сибири. Скорее всего, они появились в Сибири позже, в начале XVIII в., после преобразования Ямского приказа в Ямскую канцелярию в 1723 г.

### 1.3. Жалованье и дополнительные заработки ямщиков

В первое время сибирским ямским охотникам назначен был сравнительно больший оклад денежного и хлебного жалованья, а также и более высокий оклад пашни. Так, верхотурские ямщики вначале получали по 20 руб. на пай и по 12 четвертей ржи и овса, туринские и тюменские – по 15 руб. на пай, да кроме того, на пай определялось пашни 15–20 четвертей в каждом поле. Обычно на семью ямщика приходился один пай жалованья. Если в семье гоньбу отправляли два или три человека, то на нее давали такое же количество паев и по 12 четвертей ржи и овса (четверть – старинная мера сыпучих тел, равная 209,91 литра). Простым ямщикам на всех станах нарезали по 15–20 четвертей пахотной земли. Старосты получали вдвое больше.

О раздаче ямским охотникам государева жалованья свидетельствуют специальные «раздаточные ямские книги» (иногда называемые окладными книгами). Жалованье раздавалось деньгами и «товарами» за деньги, иногда, кроме того, давалось и соляное жалованье. Верхотурская книга 1686 г. показывает раздачу одного денежного жалованья «на 50 паев, оклад по 28 руб. на пай». По большинству же книг видна раздача жалованья деньгами и товарами. В тюменской книге 1702 г. говорится о раздаче жалованья деньгами, мягкой рухлядью, сукнами и пр. Записи сообщают, кому, сколько и чего именно дано. О том же упоминается и в раздаточной книге денежного и товарного жалованья верхотурским ямским охотникам 1702 г. В отрывке из туринской раздаточной книги 1704 г. отмечено о раздаче денежного и соляного жалованья<sup>34</sup>.

В Сибири ямщикам плата с начала XVIII в. шла из Сибирского приказа. Жалованье выдавалось обычно в феврале. В начале XVIII в. ямская слобода в сибирском городе в основном включала в себя 50 вытей, как и в период возникновения. Жалованья на каждый ям приходилось по 1000 руб. и выделялась пашня вместо хлебного жалованья, за исключением Самаровского яма, где, видимо, выращивание хлебов было затруднительно, поэтому тамошние ямщики получали хлебом<sup>35</sup>.

Оплату за гоньбу власти часто производили товарами, а не деньгами, что ямщиков не устраивало. Тюменские ямщики даже по этому поводу обращались в Тюменскую воеводскую канцелярию с челобитной о разрешении отправить в Москву двух выборных, чтобы обратиться с просьбой о повышении им жалованья за ямскую гоньбу и о замене оплаты за гоньбу товарами на деньги, ибо эти товары продают «много дешевле против государевой указной цены в половину...»<sup>36</sup>.

В начале XVIII в. с посадских и крестьян в Сибири на жалованье ямщикам собирали по 10 денег с души или 10 алтын с двора. В основном это было в районах, обслуживавшихся ямщиками: Верхотурье, Туринск, Тобольск, Тара, Томск, Кузнецк. В Верхотурье с посадских, бухар, татар, которые не служили, брали по 3 алтына 2 деньги с двора, то же и в Кузнецком остроге с посадских, «метрополичьих» (монастырских) крестьян брали по 2 алтына с двора<sup>37</sup>. В 1702 г. тюменский пашенный крестьянин Дм. Устюжанин указывал в числе денежных «потугов» и ямские сборы, которые, являясь незначительной частью других сборов, в совокупности привели его к разорению, и он вынужден был заложить двух своих дочерей: одну за 5 руб., другую за 2 руб.<sup>38</sup> В 1706 г. тюменские пашенные крестьяне жаловались на обилие налогов, перечисляя и сбор ямских денег<sup>39</sup>. В 1714 г. с крестьян, бухарцев и захребетных татар ямские подати тоже собирались<sup>40</sup>. В 1703 г. из отписки тобольских воевод Михаила и Алексея Черкасских тюменскому воеводе Тухачевскому было известно, что с 549 дворов тюменских крестьян и бобылей за 1702 г. в тобольской казенной палате было принято 27 руб. 15 алтын ямских денег<sup>41</sup>. В 1712 г. тюменские подгородные пашенные крестьяне обращались по поводу освобождения их от уплаты разного рода денежных сборов, в том числе ямского, из-за неурожая и падежа скота<sup>42</sup>.

По Указу 13 января 1714 г. ямщикам велено было предоставлять подводы по подорожным за прогонные деньги, «а вместо тех денег ямщикам жалованья не давать»<sup>43</sup>. Таким образом, с этого времени основным источником заработка ямщиков в их государственной службе стали только прогонные деньги наряду с земельными наделами.

Сибирские ямские охотники занимались побочными занятиями, перепоручая гоньбу младшим членам семьи или наемным ярыжным.

Ямские охотники нанимались возить пушной и иной товар обычно при возвращении на ям, чтобы не ехать порожнем, строили суда, вели с юртовыми татарами меновую торговлю и т. д. При этом отдельные ямщики держали на посаде лавки, брали на откуп «пролубный» сбор, т. е. сбор с пользования прорубями, третьи изготавливали светильники на свечи и т. д. Кроме того, они усиленно занимались хлебопашеством, несмотря даже на то, что с их сверхокладной пашни взимался выделной хлеб. Приходилось нанимать работников-ярыжных из гулящих. А. А. Преображенский считает, что среди хозяев-нанимателей в социальном отношении преобладали крестьяне и ямщики. «Наличие среди наиболее активных хозяев ямщиков объяснимо, — пишет А. А. Преображенский. —

Ямщицкие хозяйства лучше, чем другие (по роду своей деятельности), были обеспечены тягловой силой – лошадьми. Ямщики не порывали связей с сельским хозяйством. Наоборот, они использовали свое преимущество, и небезуспешно. Их экономическое положение в рассматриваемое время выглядит достаточно крепким. Регулярность найма (в некоторых хозяйствах по 5–10 и более ярыжных), значительные расходы на их оплату подчеркивают отнюдь не потребительский характер этих хозяйств»<sup>44</sup>.

О торгово-меновой деятельности ямщиков свидетельствуют верхотурская, туринская и тюменская таможенные книги 70-х годов XVII в. По туринской таможенной книге 1674–1675 гг., торговля, мена, продажа туринских ямских охотников не выходила за рамки местного рынка, тогда как верхотурские ямщики часто с товарами, помимо своего местного рынка, выезжали за пределы города в сторону Соли Камской с рыбой. Виды мены и торговли верхотурских и туринских ямщиков ничем не отличались от таковой же у пашенных крестьян, посадских людей, стрельцов. Нами зафиксировано по туринской таможенной книге 80 сделок, совершенных туринскими ямщиками в 1674–1675 гг. В них участвовало 65 ямщиков<sup>45</sup>.

Тюменская таможенная книга 1672–1673 гг. показывает очень малое число сделок, совершенных ямщиками: всего две по купле-продаже лошадей, семь – по продаже скота, две по купле-продаже дворов. В Тюмени один ямщик Ю. Камаров купил двух калмыцких ясырей (рабов), и тот был из Верхотурья. Два ямщика занимались хлебопашеством в больших размерах, так как, по таможенной оценке, у одного, Макейки Рябка, зерна было на 52 руб., а у другого, Ганки Мостовщикова с оброчным Семёновым, – на 63 руб.<sup>46</sup> Прав В. И. Курилов, считающий основой развития Тюмени XVII в. аграрный сектор<sup>47</sup>. Тюменские ямщики в данном случае ничем не выделяются из других горожан.

Чем ямщики не могли заниматься – так это винокурением. Нарушителей запрета ожидало жестокое наказание: «А питье охотникам про себя держать велено, а не на корчму, а если его поймут за кормчество, то бить кнутом и выслать из слободы вон, а ево животы отписать на государя»<sup>48</sup>.

На протяжении XVII–XVIII вв. в Тюменском уезде ямщики закладывали и приобретали землю. 14 декабря 1726 г. в воеводской канцелярии была заключена поступная крепость на вечное владение сенным покосом за взятую денежную ссуду между тюменскими ямщиками Г. Молоткиным и Н. Шабуровым. 18 марта 1727 г. тот же Г. Молоткин за взятые в долг 1 руб. 50 коп. заключил закладную крепость на сенной покос сроком на 7 лет с тем же Н. Шабуровым<sup>49</sup>. За ссуду в 6 руб. пеший казак П. Черепанов и тюменский ямской охотник П. Дербышев 20 мая 1731 г. составили закладную крепость на владение последним землей в течение 5 лет<sup>50</sup>. 9 октября 1738 г. ямщик К. Ерданов передал на вечное владение пашенную землю ямщику А. Шушкину «за прежний долг свой, за десять рублей»<sup>51</sup>. В 1743 г. между крестьянами, ямскими охотниками и разночинцами заключались кортомные (арендные) крепости, договорные записи, поступные крепости (сделки, дарственные) на землю<sup>52</sup>.

Наряду с земельными размежеваниями, спорами, куплями, продажами, закладом и арендой земли ямщики занимались промысловой деятельностью. Так, ямщик деревни Фуфаевой Иван Стеклов в челобитной в Тюменскую воеводскую канцелярию просил о разрешении ему рыбной ловли на оз. Кривом<sup>53</sup>. Ямщики брали в аренду рыбные ловли, оспаривали право пользования ими. Тот же Иван Стеклов в 1765 г. просил тюменского воеводу от имени ямского мира прислать обстоятельный ответ о причине отдачи рыбных озер в местах, где проживали ямщики, другим арендаторам, «ибо на одно сочинение обращения и квитанции больше половины гривны оброку обойдется»<sup>54</sup>.

О занятиях ямщиков лесными промыслами свидетельствует челобитная ямского охотника В. Шешукова об освобождении его от уплаты десятой деньги, которая была положена на него «за лесные промыслы»<sup>55</sup>.

Ямщики нарушали запреты Сибирской губернской канцелярии от 1750 и 1764 гг., в которых крестьянам, солдатам, ямщикам, детям боярским и разночинцам, не записанным в купечество, не разрешалось иметь торговлю<sup>56</sup>.

Таким образом, доходы ямщиков состояли из денежного жалованья, получавшегося ими от казны до 1714 г., а затем от платы за прогоны, получавшейся от проезжавших, а также от земельных наделов, выделявшихся им за службу, и от промыслов, которыми они занимались в свободное время.

#### 1.4. Ямская гоньба до середины XVIII в.

В организации самой ямской гоньбы большое значение имели меры по пресечению требования лишних подвод, по урегулированию вопроса о прогонах и по установлению нормы груза, который ямщики обязаны были поднимать на подводе.

При Михаиле Фёдоровиче 8 марта 1627 г. князь Д. И. Пожарский, начальник Ямского приказа, издал роспись, определявшую, сколько кому следовало давать подвод. В том же году 12 мая было предписано сибирским детям боярским давать летним путем в Сибирь из Москвы две подводы да еще подводку проводнику, а зимним путем две подводы с санями. Правительство регулярно предписывало не посылать лишних гонцов, не писать в подорожные подводы сверх указа, не давать из Сибирского приказа выход и корм лишним гонцам и служилым людям и «доправлять» лишние подводы на виновных<sup>57</sup>. 10 сентября 1701 г. последовал указ, категорически запрещающий дачу подвод без прогонов, а 27 ноября 1713 г. – о даче почтовых подвод за прогоны только для проезда, а не для кладки<sup>58</sup>. В 1728 г. был издан специальный сенатский Указ «О нетребовании излишнего числа лишних лошадей против подорожной, о нечинении обид ямщикам...», подтверждавший вышеозначенные ограничения в выдаче подвод<sup>59</sup>.

Особо важным для сибирских ямщиков был вопрос о прогонах.

До 70-х годов XVII в. при отправке какого-либо человека из Москвы прогоны обыкновенно выдавались из Ямского приказа. Если, например, гонец получал право требовать подводы без прогонов, то и эти подводы записывались «для счета» в Ямском приказе. Так осуществлялся контроль работы ямщиков. При отправлении гонца порядок был таков: приказ, пославший гонца, давал подорожную ему от своего имени или ее заказывали в Ямском приказе. В первом случае о величине прогонов сообщали в Ямской приказ, и он их выдавал. Но если была «большая посылка» – ехало посольство или с ревизией отправляли несколько бояр, то все дело решалось только Ямским приказом. Если в приказе вообще не было денег, то он «отписывался», и тогда прогоны выдавались из пославшего приказа<sup>60</sup>.

В 1686 г., когда представители сибирских ямов «били челом» по поводу злоупотреблений, было установлено: служилым людям, посылаемым в Сибирь и из Сибири с денежной и соболиной казной и «мягкой рухлядью», гонцам и ссыльным давать подводы без прогонов. Всем же посланным на службу и возвращающимся с сибирской службы стали давать подводы по сибирским ямам не иначе как из прогонов. Для дальнейшего урегулирования этого вопроса было предписано послать с Верхотурья сына боярского с подьячим и двумя целовальниками и измерить дороги указной верстой (по 1000 саженой в версте). Последнее было исполнено в 1687 г., причем определилось, что от Тобольска до Тюмени – 110 верст, от Тюмени до Туринска – 74 версты 800 саженой, от Туринска до Верхотурья – 98 верст 400 саженой, от Верхотурья до Соликамска – 140 верст, от Тобольска до Демьяновского яма – 122 версты 800 саженой, от Демьянского до Самаровского яма – 142 версты, от Самаровского до Сургута – 134 версты 800 саженой, от Самарова до Сухоруковых юрт, вниз Иртыша – 500 верст. Однако установленный принцип выдачи прогонов не соблюдался самой Москвой, и уже в 1688 г. оттуда требовали, чтобы стрельцам, посылаемым с отписками в Москву, подводы давались без прогонов<sup>61</sup>.



Еще в 1609 г., при царе Василии Шуйском, было приказано соликамскому воеводе оберегать ямщиков «от насильства» служилых людей и не позволять класть на зимнюю подводу более 15 пудов, а на летнюю – более 4 пудов, если не садятся сами, а если же садятся, то «епанчу и чем сыту быть». До 1645 г. ямщикам было предоставлено право взвешивать каждый тяжелый воз, причем был определен указанный вес – зимой 20 пудов вместе с санями, а летом 15 пудов<sup>62</sup>. Судя по челобитным, служилые люди все-таки нагружали иногда возы вдвое и втрое больше.

О службе ямских охотников свидетельствуют «разгонные книги» (иначе назывались «ямские книги», «ямские разгонные книги», «подводные книги», «книги ямскому отпуску» и пр.), которые велись ямскими старостами под контролем воеводы. Как следует из древнейшей «разгонной книги» Тюмени 1633 г., тюменские ямские охотники отпустили за год 874 подводы – «собою, без найму» да «наймом» 494 подводы, за что заплатили 467 руб. 5 алтын 2 деньги, «собою 1368 подвод». Если давалось судно, то каждый гребец приравнивался к одной подводе, т.е. коню. Например, на одном судне был кормщик и 14 гребцов, «всего дано 15 подвод» – замечает запись об этом отпуске<sup>63</sup>. «Книга записи ямских подвод Туринского яма» показывает, что практически за сто лет мало что изменилось. Из нее видно, что ямские и почтовые подводы в 1737–1738 гг. давались едущим по подорожным из Туринска либо в Тюмень, либо в Верхотурье. Подорожные выдавала либо Ямская контора, либо Ямская канцелярия (Москва), либо губернские и воеводские канцелярии. За 1737 г. по 186 подорожным было выдано 860 подвод. В 1738 г. число подорожных возросло до 241, а подвод – до 985. Например, по сведениям подорожной Сибирской губернской канцелярии 3 января 1737 г., было «дано из Туринска до Верхотурья генерала и кавалера Левашева сыну ево и при нем слугам ево ямских шесть подвод», прогонов взято 2 руб. 46 коп. 7 января, по подорожной Ямской канцелярии, было дано две подводы до Тюмени курьеру ингерманландского пехотного полка, прогонов взято 60 коп. 8 января, по подорожной Ямской конторы, проехал на почтовых до Тюмени иркутский дворянин Дементьев на одной подводе за 25 коп. прогонов. По подорожной Верхотурской канцелярии, до Тюмени ехал сержант Борзунов с капралом и солдатами и денежной казной на трех ямских подводах. Прогонов уплатили 90 коп.<sup>64</sup> Можно сделать вывод о том, что в XVIII в. прогонная плата всеми проезжающими вносилась регулярно.

В Сибири в XVII–XVIII вв. ездили на так называемых долгих (протяжных), а не на переменных лошадях, т.е. ямщики везли своих пассажиров от яма до яма или от города до города без замены лошадей. Так, например, ехал в 1741 г. Г. Ф. Миллер от Тобольска до Тюмени: «21 марта вечером отправился из Тобольска с ямщицкой упряжкой, которая прошла до Тюмени без замены». При этом путешественник отмечал наличие почтовых станций, где, видимо, находились переменные почтовые лошади<sup>65</sup>.

О скорости движения ямщиков с почтой говорилось в Указе от 3 июня 1684 г., где предписано было ямщикам делать 7 верст летом и 5 осенью и зимой в час, а в случае опоздания без причины полагалось наказание: бить батоги<sup>66</sup>.

В Сибири, в местах, где не было ямщиков, ямские деньги с населения не собирались, потому что «посацкие люди и крестьяне вместо ямщиков гоняли всякие подводы». Об этом свидетельствует «Ведомость сибирских городов» 1701 г. Например, в Енисейском, Илимском, Иркутском, Якутском городах «гоняли всякие подводы без прогонов». А в Нерчинском городе вообще ямских денег не собирали и не гоняли подвод: «А иных сборов с посацких людей и пашенных крестьян не збирается для того, что Нерчинский город заведен в недавних летех, и распространяется вновь, и с китайским государством пограничной»<sup>67</sup>.

Условия почтовой гоньбы в Сибири были тяжелыми. Поэтому в гонщики набирались люди всех чинов и сословий, в том числе и стрельцы, и казаки, и торговые люди, «которые своею охотою пожелают служить ту ямскую службу». В других местностях России этого не допускалось. Упрочилась и формальная сторона выбора ямщиков. По существующей системе за нового охотника ручались все или, по крайней мере, большая часть односельчан. Для сибирской же гоньбы

добропорядочность кандидата гарантировалась священником того прихода, в котором он жил. Священник подписывал «излюбленный список» в том, что будущий ямщик – «человек добр, семьянист и непьяница и животом прожиточен и государеву ямскую гоньбу ему гонять мочно»<sup>68</sup>. В январе 1712 г. тюменские ямщики дали в воеводскую канцелярию поручительную грамоту о взятии на поруки «вновь ставшего ямщиком Волокитина»<sup>69</sup>. О поруках ямщиков говорилось еще в 1624 г. в документах Ямского приказа<sup>70</sup> (см. прил. 1, док. 2).

### 1.5. Реорганизация ямского дела во второй половине XVIII – первой четверти XIX вв.

Изучая виды передвижения и формы их организации середины XVIII – начала XIX вв., мы пытаемся проследить взаимосвязанные процессы эволюции ямской гоньбы от повинности ямщиков к подрядной ямской гоньбе притрактовых жителей разного звания, сближения социального статуса ямщиков со статусом государственных крестьян, а также отмены сословия ямщиков.

Почтовая гоньба, связанная с перевозкой почты, в Сибири была организована в первой трети XVIII столетия. По Указу от 26 сентября 1731 г., полученному в Тобольске 17 октября 1731 г., велено было «в сибирских городах для государственных посылок и для посылок же партикулярных писем учредить почту на таком же порядке, как наперед сего в прошлых годах такая почта была учреждена... от Тобольска до Китайской границы и от Москвы до Тобольска»<sup>71</sup>.

В 1744 г. в Тюменскую воеводскую канцелярию поступил указ из Ямской канцелярии, в котором, со ссылкой на указ Правительствующего сената, приказывалось от Москвы до Тобольска для «возки одних только писем учредить ямской канцелярии почту, на каждом стану по шти (шесть. – *О. К.*) лошадей и отправлять ту почту однажды в неделю, и тех лошадей кроме воски оных писем никому не давать, разве от Сената или от Сибирской губернии посланы будут курьеры от Москвы до Царёва Санчурска и от Верхотурья до Тобольска, где прежде сего та почта ямскими подводами была учреждена и для учреждения той почты и для поставки на оных станах лошадей и при них почтарей»<sup>72</sup>.

В 1752 г. Ямская канцелярия по указу Правительствующего сената разложила ямщиков на выть по 28 душ. Каждая такая выть выставляла по три лошади, что и продолжалось до 1785 г. В журнале Тюменской воеводской канцелярии в 1764 г. было записано, что «на ямские подводы указного весу, яко то в летнее по пятнадцати, а в зимнее время по двадцати пудов и на перегонах повстречающихся ямских лошадей без отдыха не брать»<sup>73</sup>.

Вообще во второй половине XVIII в. ямщикам приходилось доставлять почту по двум дорогам, идущим в Сибирь. Так, в 1773 г. отправление почт из Московской почтовой конторы «по Сибирской дороге»... через Нижний, Казань, Кунгур, Екатеринбург в Тюмень, Тобольск, Тару, Томск, Иркутск, Нерчинск происходило в понедельник и пятницу. А также по старой Сибирской дороге через Царёв Санчурск, Яранск, Котельнич, Орлов, Хлынов, Слободской, Кайгородок, Соль-Камскую, Верхотурье и Туринск<sup>74</sup>.

Ямщики проживали оседло в основном в Туринском, Тюменском, Ялуторовском и Тобольском уездах, но с 1804 г. выставляли лошадей даже во все уезды Томской губернии. По этой причине они должны были отлучаться от своих хозяйств с лошадьми и со всей ямской принадлежностью на расстояния до 1,5 тыс. верст. Это не могло не сказываться на состоянии их хозяйств.

До 1780 г. сибирские ямщики состояли в ведении государственной Ямской канцелярии и зависели от ямских управителей. «С этого же времени, – пишет Г. С. Батеньков, – управление ими было отменено и ямщики поступили в заведование гражданского губернатора и непосредственно казенной палаты»<sup>75</sup>. По Указу от 21 января 1782 г. об учреждении легкой и тяжелой почты (пункт 5) было предписано «наряд ямщиков и их лошадей оставить под наблюдением директора экономий, попечений городничих и нижних земских судов... А потому прежде определенные в ямские

управители ныне остались без всякой должности на содержании ямщиков, по одному только их отягощению. А потому... их из управительной должности исключить»<sup>76</sup>.

С 1786 г. Тобольская казенная палата разрешила ямщикам исполнять ямскую повинность сообразно местным обстоятельствам: либо натурой, либо наймом. В последнем случае ямщики обязывались нанимать людей по узаконенным договорам – «верных и надежных с поручительством или по одобрениям общественным». За нарушение этих правил целые ямские общества ставились в строгую ответственность. Начиная с 1786 г., содержание станов в некоторых селах и деревнях вместо ямщиков брали на себя крестьяне, но при условии взыскания с ямщиков денег за содержание ямской гоньбы. В первые годы деньги собирали не очень исправно. Так, за вторую половину 1789 г. с 55 душ тюменских ямщиков было собрано всего 53 руб. 90 коп. Деньги обычно взимались за полугодие и отсылались с выборными в уездное казначейство, где учитывались в счет оброчных платежей. Рапорты волостных судов о взыскании денег за ямскую гоньбу с ямщиков за содержание вместо них крестьянами почтовых станций за 1788 г. были постоянными.

С 1786 г. практика внесения денег ямщиками на содержание почтовых станций в тех уездах, где не было постоянных ямщицких поселений, становится общепризнанной. Из рапорта Тюменского яма в Тюменский земский суд видно, что в 1786 г. деньги с тюменских ямщиков собирались на содержание почтовых станций в Томском и Каинском уездах<sup>77</sup>.

Там, где компактно проживали ямщики, они занимались ямской гоньбой сами. Рапорт Коркинского волостного суда объявлял, что на почтоотправление по Тюменскому тракту на почтовый станец в д. Искинскую от Туринского яма отправлены 12 лошадей с ямщиком Мануилом Юрьевым<sup>78</sup>. Ямщики часто сами заключали договоры с волостными земскими судами о содержании почтовых лошадей на станциях. Об этом свидетельствуют рапорты этих судов в Тюменский земский суд<sup>79</sup>. Из рапорта Каинского нижнего земского суда видно, что в Каинском уезде в 1787 г. было 18 станций. На перевозке почты в 1787 г. от Тобольского, а в 1788 г. от Демьяновского ямов на каждой станции было задействовано по 12 лошадей. Содержание каждой станции обходилось в 423 руб. в год. В рапорте ставился вопрос о взыскании недоданных денег на содержание почтовых станций с ямщиков Тобольского наместничества<sup>80</sup>. В 1793 г. один из ямщиков г. Тюмени подрядился отправлять почтовую гоньбу на станциях в селах Колыонском и Почитанском Томского уезда, выставляя по шесть пар лошадей на каждой<sup>81</sup>. В 1797 г. на пути от Тары к Томску на станциях Тырышкина, Варламский Бор, Ташаринская выставлялось по 12 лошадей. Здесь были наняты Тюменского яма ямщики Пётр Матвеев и Иван Шабуров<sup>82</sup>.

Не всегда ямщикам удавалось выполнить свои функции в полном объеме, и тогда власти поступали в соответствии с целесообразностью поддержания ямской гоньбы. Из Тобольской управы благочиния в Тюмень поступило сообщение, что ямщики, исправлявшие ям и почтовую гоньбу при Тобольской почтовой конторе, так как их лошади и упряжь пришли в упадок, для исправления почтовой гоньбы оказались непригодными. Так, например, вместо «пришедших в упадок» ямщиков Туринского и Тюменского ямов с их 14 лошадьми приказано было «нанять за счет ямских обществ, от коих они были присланы, вольных наемщиков»<sup>83</sup>. Из рапорта городского ямского волостного суда в Тюменский нижний земский суд известно, что волостной суд нес ответственность за исправное отправление ямской гоньбы. Так как подрядчик Котовщиков из Тюмени вел гоньбу неисправно на ряде станций, то волостной суд передал гоньбу другим содержателям: крестьянам и ямщикам, за которых ручались односельчане или ямщики того же яма. При договоре это ручательство играло важную роль<sup>84</sup>. Из рапорта Антошинского волостного суда известно, что ямщик Тюменского городского яма Василий Кычанов, содержавший станцию в д. Бачалиной, имел всего 10 лошадей, а должен был выставлять 12, но так как за него ручались «поручители Липчинской волости ямщики Семен Завьялов с товарищи», то они и должны были выставить еще двух лошадей<sup>85</sup>.

В 1792 г. Тюменский городской ямской суд в рапорте отмечал, что за наем и отправление на почтовых станах почт и проезжающих в 1793 г. следовало заплатить 9877 руб. 65 коп. По

Тобольскому уезду тюменские ямщики выставляли на содержание почтовых станов 124 лошади за 4032 руб. 65 коп. Тобольский купец Степан Иванович Тюленев, поручителем которого выступал енисейский купец Иван Максимович Темных, договорился содержать на 15 станциях Каинского и одной Томского уездов 167 лошадей за 5845 руб. в год, т. е. по 70 руб. в год за одну пару. Тюменского яма ямщики всего по договорам с подрядчиками должны были заплатить за содержание и прогон 291 лошади 9877 руб. 65 коп.<sup>86</sup>

В это время на прочие повинности, как-то: на воинские надобности, содержание государственных дорог и исправление почтовых домов, на содержание переправ через реки и волостных правлений, на выставление для земских повинностей лошадей, исправление колодничьих казарм, на пожарные инструменты, сельские запасные магазины, установку верстовых столбов и прочие местные волостные повинности, предусмотренные законом, сбор с ямщиков происходил на общих основаниях с крестьянами<sup>87</sup>.

О том, кто отправлял почтовую гоньбу и в каких местах, свидетельствует «Ведомость, учиненная на каких станциях от Тюменского яма наняты в разных округах состоящие по отправлению почтовой гоньбы разного звания люди и в каких местах» за 1789–1800 гг. В тобольской почтовой конторе и в ямском почтовом дворе содержанием 7 лошадей по найму являлся здешний купец, за которого ручались другие тобольские купцы. И в Тобольском уезде в юртах Байкаловых и Истяцких, и в д. Котошихиной 27 лошадей содержал тот же купец. В Тюменском уезде в д. Южаковой, в слободе Покровской, в с. Созоновском и д. Вилижаниной по 12 лошадей на каждой станции (всего 48) – ямщики и крестьяне тюменской округи. В Ялуторовском уезде в Успенском заводе, в слободах Бешкильской и Исецкой (по 2 лошади на станции) – ямщики. В Курганском уезде 10 лошадей на станциях содержали крестьяне Бутаковской волости Тарского уезда. В том же уезде в деревнях Секменёвой и Мешковой выставляли 24 лошади тоже крестьяне. В Томском уезде в г. Ачинске и шести селениях (Тырышкина, Орский Бор, Дубровина, Ташаринская, Турунтаева, Подъельничная) выставлялось по 12 лошадей, в юртах Татишевых, Калбаковских, Сунтуровских и Тишинных, в д. Пушкаревой, селах Карнаухова, Большие Бровцы, Криволуцкое – по 2 лошади. Всех 114 лошадей на этих станциях содержали ямщики из Тюмени Пётр Метелев и Иван Шабуров, нанятые под поручительство тюменских же ямщиков Григория Рыболова и Ивана Архимаритова «с товарищи». В Омской округе в форпосте Ачаирском две лошади содержал ямщик. В Ишимской округе в селениях Боровое, Тушнолобова, Абацкое, Камышлова, Орловское почту возили на 6 лошадях, в Ларихе, Казанцеве, Ильинском – на 4. Все 42 лошади содержались опять же нанятыми тюменскими ямщиками<sup>88</sup>.

Практика содержания лошадей на почтовых станциях ямщиками, крестьянами и мещанами сохранилась и в первой четверти XIX в. Так, из расписания о содержании лошадей на почтовых станциях, составленного в 1800 г. на три года вперед, видно, что в г. Тобольске ямщик Дехтерёв содержал с работниками при почтовой конторе 7 лошадей по 200 руб. в год за пару. В Тюменском уезде в селах Байкаловское, Южаково, Вилижанское, в Успенском заводе лошадей выставляли крестьяне, а в Покровском – тюменский ямщик с работниками, в с. Созоновском – тюменские ямщики.

Цена содержания одной пары лошадей колебалась от 59 до 166 руб. на разных станциях. При этом крестьяне получали суммы даже большие, чем ямщики. На станциях в Ялуторовском уезде и г. Кургане 17 лошадей держал мещанин Д. Черных с работниками – по 60 руб. 70 коп. за пару. В Тобольской округе в Истяцком и Колотиловском станах 15 лошадей содержали ишимские ямщики за 1390 руб. В с. Секменёвском Тарской округи держателями были тюменские ямщики, за 6 пар получали 1099 руб. В Томской округе в д. Мешковой, в Орском Бору, в с. Ташаринском почту возили тюменские ямщики, а в д. Тырышкиной, в с. Колыонском – томские крестьяне, в с. Турунтаевском и д. Подъельничной – томские ямщики, в Ачинской округе в городском посаде – мещане. Чем дальше

на восток, тем дороже обходилось содержание лошадей. Так, в Ачинске на одну пару приходилось затрачивать 270 руб. За всех почтосодержателей ручались либо односельчане, либо мещане<sup>89</sup>.

Всего на почтовых станциях ямщики выставляли 1058 лошадей, плата за которых в 1820 г. достигала 191 991 руб. 75 коп.<sup>90</sup>

По сведениям почтовых дорожников и месяцесловов, на тракте между Тобольском и Тарой в 60–80-е годы XVIII в. ямщики содержали подставы с лошадьми в двух местах по 60 голов в каждой: в д. Кусерятской и Зудиловском форпосте, а от Тары до Томска семь подстав по 10 лошадей в каждой: в г. Таре, в Копьеве зимовье, в Турумовом зимовье, в Комлоцком зимовье, в Закатитском зимовье, в Обнорском бору, в Томске. Кроме этого, на станах от Тюмени до Тобольска на 8 станциях по 6 лошадей, а от Тобольска до Тары на 17 станах по шести, а от Тары до Томска на 25 станах по две лошади. Но часть из них могла содержаться по найму от ямщиков местными жителями<sup>91</sup>.

При активизации движения казенных транспортов власти привлекали для подводной гоньбы и коренных жителей Сибири. Ясачные татары Ентыкаевских юрт жаловались, что в 1787 г. их юрты приписали для отправления больших обозов и отвозки пассажиров с содержанием семи лошадей в д. Вилижаниной Яровской волости, и ентыкаевцы жаловались, что они при таких условиях не смогут платить ясак<sup>92</sup>. В 1797 г. Айтаула Ембаев из юрт Шипчанских Есаульской управы жаловался в Тюменский уездный земский суд, что от отправления подводной гоньбы еще со времен губернатора Чичерина (1783 г.) несли они немалые издержки, до 100 руб. в год, отчего доходили до «всекрайнейшего изнеможения», ибо сверх подводной гоньбы занимались исправлением дорог и сопровождением каторжников<sup>93</sup>. В записи 1797 г. в журнале Тюменского нижнего земского суда в ответ на жалобу Айтаулы Ембаева приводятся выписки из указов, которыми руководствовались при организации почтовой гоньбы местные власти. В ссылке на Указ от 6 февраля 1736 г. сказано: «...ежели потребно будет лошадей больше поставит для почты, то наряжать уездных»; по Указу от 10 мая 1762 г.: «...ежели потребно будет от 20 до 35 лошадей, то обвещать за сутки, а кто потребует от 30 до 50, то за неделю, и чтоб те приготовленные лошади более суток не ждали, разве заплачены будут простойные деньги на сутки за каждую лошадь по 25 коп.»<sup>94</sup>. Таким образом, у местных властей были формальные основания для того, чтобы привлекать к подводной почтовой гоньбе аборигенное население.

На востоке Сибири, где не было ямов, ямскую повинность выполняли податные крестьяне и разночинцы. В наказах в Уложенную комиссию 1767 г. приписные крестьяне с. Ладейского писали, что им приходилось сопровождать военных с казенными вещами по дороге из Иркутска в Тобольск. Приписные Абаканского, Караульного, Новоселовского и Балехтинского станков просили освободить их и разночинцев от почтовой и междудворной подводной гоньбы и прислать «отколь принадлежит поселить настоящих ямщиков как бы и в протчих сибирских городех оные находятца». Видимо, до крестьян доходили слухи о попытках сибирских властей заселить большую дорогу ямщиками из сибирских ямов. Приписные крестьяне с. Есауловского возили из Красноярска до Канского острога 208 верст, а если канские обыватели не помогали своими подводами, то от Канского до Удинского острога еще 30 верст, а если и там перемены не случалось, то до д. Туломской (еще 100 верст), а в сторону Тобольска до Чёрной речки – 131 версту, оттуда до Ачинского острога – 71 версту, а если и в Ачинском перемены не делалось, то еще до с. Боготольского 40 верст. Итого получался разгон в оба плеча в 600 верст. Наказ отмечал, что на этой дороге «малое число живущих людей находилось» и от таких длинных проездов люди приходили во «всекрайнее разорение» и не успевали к посеву. Эти же крестьяне содержали в течение года в складке с прочими станциями ямские и почтовые подводы» на 12 лошадях, которые должны были отправлять все крестьяне поочередно. Чтобы не отрываться от полевых работ, они нанимали «отправлять те 12 лошадей охочих и свободных людей» по 250 руб. ежегодно<sup>95</sup>. Таким образом, наем вместо себя начал применяться в содержании почтовых лошадей с самого начала проведения почтовой дороги.

Часть разночинцев Кемского острога была поселена по Канской дороге до Удинска для почтовой и ямской гоньбы. Они тоже платили подушные деньги и прочие казенные сборы и перевоз держали за свой счет<sup>96</sup>.

Из наказа ямщиков с Боготольского, больше напоминающего жалобу, следует, что они содержали тракт на 208 верстах. Они писали, что от провоза многочисленных команд, ремонта дороги, содержания перевоза через р. Чулым и при этой уплате подушных и других денег приходят в крайнее разорение, а от содержания подводной гоньбы – в «видимое несостояние». Боготольские просили власти, если они хотели исправной гоньбы, то освободили бы их от платежа подушных денег, а оставить, «против яко действительных уже ямщиков, единственно при исправлении, как и в протчих местах, одной подводной гоньбе»<sup>97</sup>. Таким образом, боготольские так называемые ямщики хорошо знали статус государственных ямщиков и просили его распространить на них, но просьба их не была услышана, может быть, в силу того, что гоньбу впоследствии власти стали сдавать с торгов.

На рубеже XVIII–XIX вв. происходит дальнейшее сближение социального статуса крестьян и ямщиков. В связи с невозможностью выполнять гоньбу в достаточной мере ямскими охотниками был поставлен вопрос о решении транспортной проблемы для всей Сибири в целом. Вопрос этот изучался в сибирских губерниях и был решен окончательно к 1822 г.

В приложении к отчету М. М. Сперанского за 1820 г. под названием «Записка о ямщиках, в Сибири состоящих» рассматривается история вопроса о начальном водворении ямщиков в Сибири, о местном управлении ими и предоставленных им выгодах, об отправлении ямщиками почтовой гоньбы и их «современном» положении. Итоги решения этой проблемы излагает «Рассмотрение о ямщиках» Первого Сибирского комитета в присутствии от 13 апреля 1822 г. за № 31, которое было высочайше утверждено 17 июня 1822 г.<sup>98</sup> Суть этих документов заключается в решении вопроса об организации проездов в Сибирь и обратно и изыскании для этого достаточных средств.

Автор приложения к отчету М. М. Сперанского Г. С. Батеньков (судя по рукописи, обнаруженной нами в рукописном отделе РГБ<sup>99</sup>) пишет, что в 1797 г. Правительствующий сенат требовал от местного начальства подробных сведений о состоянии почтовой гоньбы, ямов и самих дорог. С целью улучшения гоньбы 19 января 1797 г. последовал высочайший указ, чтобы по тем почтовым станциям, где недостаточно лошадей, учредить необходимую прибавку; в губерниях, где есть ямщики, почты содержать нарядом по установлениям, а в случае недостатка ямщиков, расчисляя их на выги, сделать дополнение от городов и уездов. Исполняя эти указы, Тобольское губернское правление, учитывая, что ямщиков по пятой ревизии считалось 13 903 души, что их ямы и сами они были расселены «удобно от проходящих путей», прибавило на каждую станцию по две лошади, доведя их число до пяти. С этого времени через каждые три года делалось расписание на отправление почтовой гоньбы. Тобольская губерния включала тогда все уезды будущей Томской губернии. По расписанию всего назначено было 249 станций. На них лошадей – 2256. Ямщики по числу вытей выставляли 1487 лошадей, а остальных – городские и уездные жители.

В 1804 г. была учреждена Томская губерния. Тобольское губернское начальство, чтобы избежать остановки в движении почт, сохранило прежний распорядок до 1805 г. Генерал-губернатор Сибири Селифонтов, рассматривая состояние почтовой гоньбы, обратил внимание, что при разделении губерний в Тобольской осталось 13 499 ямщиков, а в Томской – 535, что делало отправление последними почтовой гоньбы по всей Томской губернии «отяготительным». Поэтому он сделал двоякое предположение: 1) или в ямщики по Томской губернии зачислить потребное число из живущих на дорогах крестьян; 2) или всех ямщиков, не исключая и тобольских, обратить в крестьян, а почтовую повинность отправлять наймом, раскладывая сбор на всех жителей обеих губерний. Однако, не ожидая на это представление разрешения, он предписал выставлять лошадей по-прежнему и не делать нового расписания. Распоряжение его действовало до 1807 г. А с этого года каждая губерния отправляла почтовую гоньбу отдельно. Такую выгоду в пользу Тобольской губернии исходатайствовало у генерал-губернатора И. Б. Пестеля в 1806 г. на основании доклада министра

внутренних дел высочайше утвержденное 2 мая 1805 г. собрание депутатов для раскладки повинностей. В 1810 г. этим же собранием депутатов отправление почтовой гоньбы по Тобольской губернии возложено было на одних ямщиков, которых для этого посчитали достаточным числом душ.

В указанных порядках до постановки вопроса о ямщиках в Тобольской губернии в 1820 г. ничего не изменилось. Ямщики выполняли свою функцию. В Томской губернии ямщики были введены в общую раскладку с прочими жителями, а по Иркутской губернии ямов не было.

В заключении автор приложения к отчету М. М. Сперанского Г. С. Батеньков отмечает, что с обращением почтовой гоньбы в денежную раскладку на ямщиков значение и обязанности этих людей совершенно не изменились. Г. С. Батеньков делает вывод, что ямщики составляли излишнее и ненужное исключение из общего порядка отправления повинностей. Если бы исправление почтовой повинности возложить по примеру прочих губерний на всех жителей, а ямщиков обратить в крестьян, то они приносили бы казне ежегодно дохода в 163 216 руб. и, сверх того, облегчали бы прочие состояния в исправлении тех внутренних повинностей, отправляемых денежным сбором, от которых они были освобождены. Так считали и автор «Записки...», и М. М. Сперанский, поставивший под ней свою подпись<sup>100</sup>.

13 апреля 1822 г. Первый Сибирский комитет, рассматривая общее положение о земских повинностях в Сибири, обратил внимание на ямщиков и сделал следующее заключение: «Ямщики обязаны отправлять почтовую гоньбу. Но как водворены они не на нынешних главных дорогах, но на тех путях, кои существовали при начальном покорении Сибири, то и не имеют они возможности лично исправлять возложенную на них повинность, но, упражняясь в хлебопашестве и другой свойственной поселянам промышленности, выставляют почтовых лошадей наймом большею частью в местах от жительства их на тысячу верст и более удаленных, при том их недостаточно для отправления сей повинности на всех станциях, почему даже и в Тобольской губернии содержатся некоторые из оных на счет общего земского сбора...

Таким образом, для пользы самих ямщиков, в Тобольской и Томской губернии обитающих, для уравнивания повинностей в Сибири и для выгод казенных, комитет признает справедливым, дабы все сии ямщики обращены были в государственные крестьяне и чтобы на них возложены были все обязанности по сему состоянию наравне с прочими»<sup>101</sup>.

Высочайше утверждено данное мнение Первого Сибирского комитета 17 июня 1822 г. В именном указе, данном Сенату 22 июля 1822 г. «О преобразовании сибирских губерний по новому учреждению», отмечалось: «Все ямщики, в Тобольской губернии живущие, по уважению того, что настоящие почтовые тракты от места их поселения отдали (вдали. – О. К.), от звания сего и повинностей с будущего 1824 г. увольняются и входят в состав государственных крестьян, неся равные с ними подушные и оброчные подати и повинности»<sup>102</sup>. Подтверждением исполнения данного решения служит донесение генерал-губернатора Западной Сибири в Сибирский комитет: «...состоявшие по Тобольской и Томской губерниям ямщики во исполнение именного Высочайшего указа 22 июня 1822 г. уволены распоряжением местных начальств от сего звания и введены с 1824 г. в общий состав государственных крестьян с платежом подушных и оброчных податей и повинностей по сему сословию»<sup>103</sup>. На момент перечисления в Западной Сибири их было 16 841 душа<sup>104</sup>. Таким образом, правительство считало убыточным для казны наличие столь большого числа ямщиков, не обложенных подушной податью и оброком, тем более что с середины XVIII в. к ямской и почтовой гоньбе по сибирским трактам широко привлекались крестьяне и разночинцы (платившие подушную подать и вносившие, кроме того, за пользование землей феодального собственника оброк)<sup>105</sup>. К тому же на всех почтовых трактах Сибири, в том числе и главным, к этому времени были устроены селения, почтовые станции, а население трактовых деревень готово было предлагать свои услуги по обслуживанию почтовой и другой ямщины.

Таким образом, ямщики были одними из первых в Сибири, объединившиеся с государственными крестьянами. После того, как сибирских ямщиков перевели в сословие государственных крестьян, в отчетах волостных правлений в 1825 г. появилось выражение: общинник «из ямщиков, переименованных в крестьяне»<sup>106</sup>. В губернских отчетах второй четверти XIX в. ямщики не упоминаются<sup>107</sup>. Так прекратилась история сословия сибирских ямщиков, однако продолжалась другая история жителей Сибирского тракта, занимавшихся промыслами, связанными с транспортом.

Итак, мы определяем для XVIII – начала XIX вв., когда существовало сословие ямщиков, на Московско-Сибирском тракте сочетание двух форм организации ямской гоньбы: первая – выполнение ее самими ямщиками и наем ими же подрядчиков в отдаленных от их компактного проживания местах Западной Сибири, и вторая – натурально-подрядная система, распространенная в Восточной Сибири, где ямщиков не было с самого начала освоения этой территории и исполнителями гоньбы выступали податные сословия и подрядчики, заключившие договоры с теми, кто не желал самостоятельно отправлять натуральную гоньбную повинность.

## § 2. ГУЖЕВОЙ ИЗВОЗ: ОРГАНИЗАЦИЯ И ФОРМЫ

С устройством тракта стали возрастать транзитные гужевые грузоперевозки. Нами представлена динамика роста объема перевозимых грузов в течение XIX в. по Московско-Сибирскому тракту через г. Томск, миновать который ввозимые и вывозимые транзитом грузы не могли (пуды): 1802 г. – 10 000; 1815 г. – 45 202,5; 1825 г. – 102 260; 30–40-е годы XIX в. – 300 000; 1857 г. – 800 000; 1860–1870-е годы – от 1,5 до 2,5 млн ежегодно; 1880–1890-е – до 4,5 млн ежегодно<sup>108</sup>.

Динамика роста грузоперевозок в течение XIX в. была несомненной. До открытия Транссибирской железнодорожной магистрали по тракту проходило оживленное движение, так как он имел значение главной товаропроводящей 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>109</sup>. М. Соболев приводил другую цифру – 16 тыс. возчиков между Иркутском и Томском<sup>110</sup>. Зимой 1886–1887 гг. по Московскому тракту от Тюмени до Иркутска прошло 110 тыс. возов с чаем<sup>111</sup>. Цифры, определяющие количество грузов, вывозимых и ввозимых в Сибирь, весьма разнообразны. По сведениям Министерства путей сообщения, в 80-е годы XIX в. это количество равнялось 6,3 млн пудов, по данным генерал-губернатора Западной Сибири 1873 г., оно составляло 15,5 млн пудов, а по материалам 13 торговых фирм, опрошенных в 1882 г., – 8 млн пудов<sup>112</sup>.

В том, что объем грузоперевозок увеличивался, мы убедились, проанализировав материалы «Известий Иркутской городской думы» за 1890–1893 гг. и данные этой думы за 1883–1888 гг., опубликованные в «Материалах по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний» (см. прил. 2, табл. 8). Из таблицы видно, что объем вывозимых через московскую заставу из Иркутска товаров в конце 80-х годов XIX в. резко вырос и в начале 90-х годов стабилизировался, особенно это относится к чайным грузам. Вывоз же прочих товаров в западном направлении увеличивался постоянно и за десятилетие с 1883 по 1893 гг. их объем вырос в 3,5 раза. Более всего вывозимых грузов приходилось на московскую заставу. В 1883 г. из 44 460 возов, вышедших из Иркутска, 27 185 прошло через эту заставу – 61,3% от общего числа возов. Через 10 лет из 71 211 возов, отправленных из города, 46 312 прошло в западном направлении, т. е. 65,3% всех возов.

Надо отметить, что основной объем вывозимых товаров приходился на чай, который доставлялся в иркутскую таможню из Кяхты. Из всего чая, вывозившегося из Иркутска, в московском направлении ежегодно проходило от 90 до 99% всех чайных возов. В 1887 г. на возы с чаем, ушедшие



в западном направлении, пришлось 72,5% от всех вышедших из города возов с грузами. А в 1893 г. из всех прошедших через московскую заставу возов 78,9% приходилось на чайные. Отсюда видно, что чайная торговля с Китаем оказывала особое влияние на развитие извозного промысла у крестьян Сибири. Однако абсолютизировать влияние чайной торговли на извоз не следует, так как развитие и расширение местных рынков способствовало развитию извозного промысла в значительной степени. Это подтверждают данные о привозе в Иркутск грузов в рассматриваемые годы (см. прил. 2, табл. 9). Они показывают, что ежегодно в Иркутск приходило в среднем свыше 130 тыс. возов с грузами. В основном это были товары местного спроса, которые производились в сельских районах, прилегавших к Иркутску. По Московскому тракту в город прибывали большей частью товары, производимые либо в метрополии, либо в отдаленных от Иркутска районах Сибири. Так, из 27 339 возов с товарами, прошедших через Московскую заставу в 1891 г., на товары из Европейской России или товары отдаленного производства приходилось следующее количество возов (см. рис. 2. 1., количество возов / % от общего количества возов).

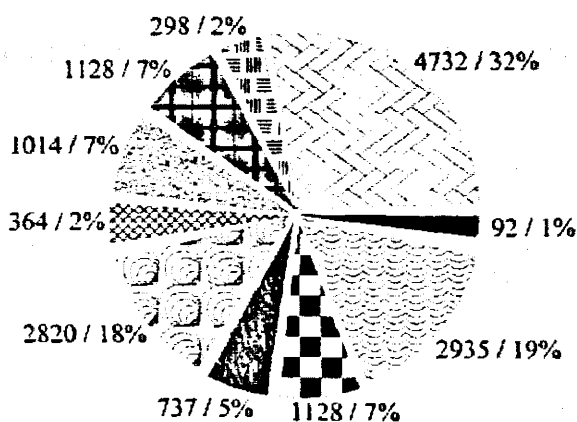
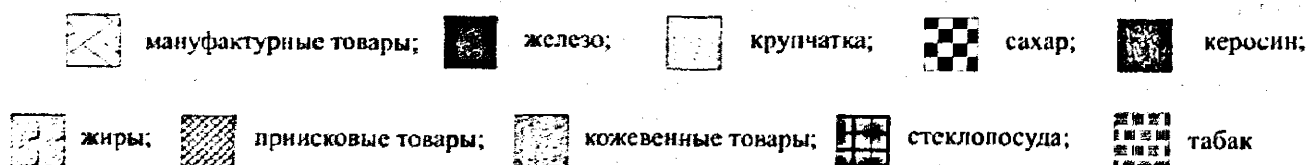


Рис. 2. 1. Количество возов с товарами из Европейской России или товарами отдаленного производства, прошедших через Московскую заставу:



Продукции местного рынка (мука пшеничная, ржаная, овес, сено, солома) поступило 11 012 возов, т. е. менее половины. А вот по Якутскому тракту основной привоз в 1891 г. составила продукция ближайших к городу сельскохозяйственных районов. На муку пшеничную, ржаную, овес, сено, солому приходилось 90 764 воза, т. е. 96,2% всех возов с товарами. Интересно отметить, что из всех возов с товарами, прибывших в Иркутск в 1891 г., по Московско-Сибирскому тракту сельскохозяйственной продукции проходила только девятая часть. Это было связано с тем, что и эта продукция находила хороший сбыт на Московском тракте.

Представление о том, что уменьшение кяхтинской торговли с Китаем во второй половине XIX в. отрицательно скажется на положении крестьянства Сибири, занимавшегося извозом, не подтвердилось, потому что, судя по имеющимся данным, объем торговли постоянно возрастал. Так, И. С. Персин в «Записке о последствиях упадка кяхтинской чайной торговли для Сибири» отмечал влияние торговли на развитие извоза. По его сведениям, на ежегодные перевозки между Кяхтой и

Тюменью тратилось купцами до 5 млн руб. и более серебром. Разрешение ввоза кантонского чая через западную границу России, по его словам, потрясло, а в 1863 г. разрушило почти до основания кяхтинскую чайную торговлю<sup>113</sup>. Однако факты говорят о другом<sup>114</sup>. Количество чая (тыс. пудов), ввезенного с 1750 по 1890 гг. через Кяхту, составило:

Года	Вес чая
1750.....	10
1800.....	70
1801-1810.....	75
1811-1820.....	96
1821-1830.....	143
1831-1840.....	190
1841-1850.....	294
1851-1860.....	335
1861-1870.....	791
1881-1890.....	1077

Причину роста чайных перевозок через Кяхту В. И. Пронин видел в искусственных мерах правительства: таможенная пошлина на чай здесь была ниже, чем в портовых городах европейской части страны. С 1864 г. за каждый пуд ординарного чая казне следовало уплатить 6 руб. на кяхтинской таможне и 15 руб. – в таможнях Европейской России, а с пуда чая высоких сортов – соответственно 16 и 22 руб.<sup>115</sup> Таким образом, в пореформенные годы наблюдается резкое увеличение ввоза чая. Через Сибирь в Европейскую Россию шло более половины всего ввозимого в страну чая (см. табл. 2. 1)<sup>116</sup>.

Таблица 2. 1

Количество чая (пуды), ввезенного в период с 1887 по 1894 гг.

Год	Через европейскую границу	Через Иркутскую таможню
1887	607 320	1 429 914
1888	695 367	1 210 769
1889	702 001	1 188 971
1890	834 720	1 001 914
1891	743 810	1 109 698
1892	798 980	1 217 046
1894	842 334	1 456 770

Из приведенных цифр видно, что сухим путем, т. е. через Сибирь, провозилась большая часть чая, что требовало значительного внимания при организации перевозок.

Помимо чайной доставки по тракту росло количество перевозимого сырья и грузов из Европейской России. Таким образом, социально-экономическое развитие Сибири тесно было связано с транспортной системой, в которой особое место принадлежало Сибирскому тракту, принимавшему на себя львиную долю грузоперевозок особенно ценных грузов до строительства железной дороги.

Организация извозного промысла в Сибири в XVIII–XIX вв. находилась под влиянием торгового капитала, в довольно крупных размерах проникавшего в Сибирь с конца XVIII в. Извоз как подводная повинность в Сибири сложился еще в XVII в. В дальнейшем, со строительством трактов и дорог ее роль постоянно повышалась. Ввод в действие Московского тракта резко осложнил крестьянскую жизнь. В конце XVIII и первой половине XIX вв. гужевые поставки грузов для казенных нужд осуществлялись по мере необходимости, все больше поставки подвод заменялись подрядами или сборами денег. Например, в 1810 г. из г. Иркутска в центр транспортировалось 40

подвод с серебром и медью. Их до Калтайского станца по территории Томского округа переправили силами спасских крестьян, в пользу которых с остальных жителей волостей по раскладке начальства собрали деньги. В дальнейшем денежные сборы вместо натуральных поставок стали обычным явлением. «Не случайно, – пишет Н. Ф. Емельянов, – что М. М. Сперанский окончательно упорядочил этот вид повинности, поскольку со стороны государственных крестьян стали проявляться массовые недовольства, поступали многочисленные жалобы»<sup>117</sup>.

С расширением местного рынка, с развитием сибирского торгового капитала, золотодобывающей промышленности в Восточной Сибири, с продолжающимся расслоением сибирского крестьянства роль торгового капитала особенно возрастала, что накладывало свой отпечаток на все виды крестьянских промыслов, особенно на извоз, который был рычагом, двигавшим не только торговлю, но и в целом развитие Сибири, в частности экономику притрактовой зоны от Урала до Амура.

Изучение извозного промысла дает возможность проследить одну из сторон деятельности сибирского крестьянства, особенно притрактового населения, которая оказала значительное влияние на развитие крестьянской промышленности, породила целые отрасли крестьянских промыслов<sup>118</sup>.

Извозный промысел был широко распространен в Сибири и выступал связующим звеном между сельскохозяйственным и промышленным производством. Товарный обмен между хозяйственными территориями Сибири, а также соседними восточными странами развивал эту форму промыслового труда. В ней наиболее ярко отражался процесс вовлечения крестьянских хозяйств в товарно-денежные отношения. О географическом факторе, способствовавшем развитию извоза, писал Ю. А. Гагемейстер: «Почти каждая губерния имеет свою речную систему, а воды разных систем между собою не связаны, так что переходы из одной в другую требуют гужевой перевозки»<sup>119</sup>.

Возвращавшийся из Сибири М. М. Сперанский, находясь в Тюмени, дал характеристику организации извоза в целом и сделал в дневнике следующее примечание: «Извоз имеет четыре главные смычки: 1) от Иркутска до Томска; 2) от Томска до Тюмени; 3) от Тюмени до Казани; 4) от Казани до Москвы»<sup>120</sup>. Надо добавить еще одну – от Кяхты и Нерчинска до Иркутска.

## 2.1. Транспортные фирмы-доставщики

В транспортировке товаров большую роль в пореформенный период играли торгово-транспортные фирмы. Они выполняли ту функцию, о которой писал К. Маркс: «За транспортировкой продуктов из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления. Продукт только тогда готов к употреблению, когда он закончит это передвижение»<sup>121</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>122</sup>.

Исследование процесса выделения транспортной промышленности в отдельную отрасль производства является актуальным для изучения развития капитализма в Сибири.

В. П. Зиновьев отмечает, что в Сибири в специалистах по перевозкам была чрезвычайная нужда, так как преодолевать «снежные пустыни» было делом небезопасным. Для профессиональных возчиков и организаторов нужны были условия: большой объем грузов, высокая оценка труда, мало-малышки проходимые дороги. Все эти условия сложились только к XIX в., когда появилась достаточная масса грузов. Доставка грузов была делом хлопотным, так как доставщик-подрядчик должен был договариваться с артелями ямщиков, с дворниками (содержателями постоянных дворов), с хозяевами груза и их доверенными, с чиновниками, которые брали провозные пошлины. Кроме того, доставщик должен был знать особенности пути, организовать охрану каравана на дороге и на

постоялых дворах. Таким образом, он был обязан иметь хорошие организаторские способности, разбираться в людях и лошадях, быть физически крепким человеком, способным постоять за себя и за артель. Доставщики выделялись из рядчиков ямщицких артелей, из купеческих приказчиков, доверенных, т. е. из людей, лично знакомых с нелегким ямщицким трудом или ходивших с обозами. Доставщики знали сотни людей – от простых ямщиков до купцов-миллионеров<sup>123</sup>.

Интересно, что большинство транспортных фирм возникло на базе торгового капитала, сформировавшегося именно в области товарного извоза. Этот вывод мы сделали путем изучения отдельных персоналий хозяев фирм-доставщиков. Наиболее яркой фигурой является хозяин транспортной фирмы Евграф Кухтерин. В сказах и преданиях, записанных А. Мисюревым, он представлен как бывший ямщик, грабивший «горбунщиков» – приискателей, которые шли с приисков по домам с «золотишком»<sup>124</sup>.

Появление многих богатых людей среди крестьян и купцов современниками объяснялось так же: либо это были «чаерезы», нападавшие на обозы, либо просто убийцы-ямщики, ограбившие жертву и таким образом разбогатевшие. Подобной ошибочной точки зрения придерживаются и некоторые исследователи, в частности, представлявшие Е. Кухтерина как грабителя-«чаереза»<sup>125</sup>.

В данных преданиях, по словам того же А. Мисюрева, «присутствует гиперболизация, значителен налет легендарности»<sup>126</sup>. Связано это было в основном с незнанием рассказчиками конкретных исторических событий. Трактовому населению было непонятно, как из им подобных крестьян-ямщиков могли появиться крупные купцы-«миллионеры», монополизировавшие целую отрасль транспортных перевозок.

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

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

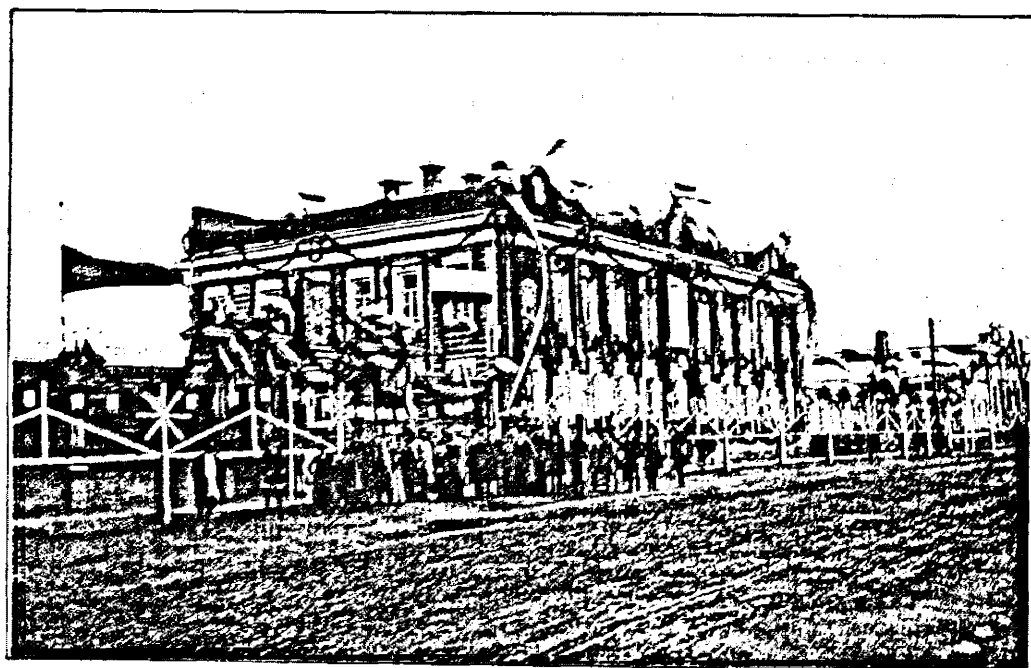
Именно в сфере транспорта появляются в пореформенное время крупные доставщики из крестьян, живших на Московско-Сибирском тракте. В основном это были выходцы из крестьян-ямщиков, традиционно занимавшихся извозным промыслом. Опыт, накопленные знания, средства передавались из поколения в поколение. В частности, это подтверждает и история семьи Кухтериных. В Томском государственном архиве (в маклерских книгах) крестьяне Кухтерины фигурируют еще в 20-е годы XIX в. Так, по контракту от 5 марта 1828 г. крестьянин Тюменской городской волости Николай Тимофеевич Кухтерин с товарищами подрядился доставить из Томска в Тюмень 627 мест чая (1300 пудов) за 21 сутки<sup>127</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>128</sup>.

Предположение о том, что кто-то из них мог быть предком Евграфа Кухтерина, мы решили проверить, обратившись к материалам ревизских сказок, хранящихся в Тюменском государственном архиве и его Тобольском филиале. Оказалось, что фамилия Кухтериных была распространенной в Тюменской ямской городской волости<sup>129</sup>. Так, по ревизским сказкам 1794 г., в Тюменской ямской городской волости числилось Кухтериных 40 душ мужского пола.

В 20-е годы XIX в. после перевода в сословие государственных крестьян многие из бывших ямщиков продолжали заниматься ямским промыслом, но уже как предприниматели. Условия для этого были благоприятные. Тюмень являлась как бы воротами в Сибирь. Здесь скапливались грузы,

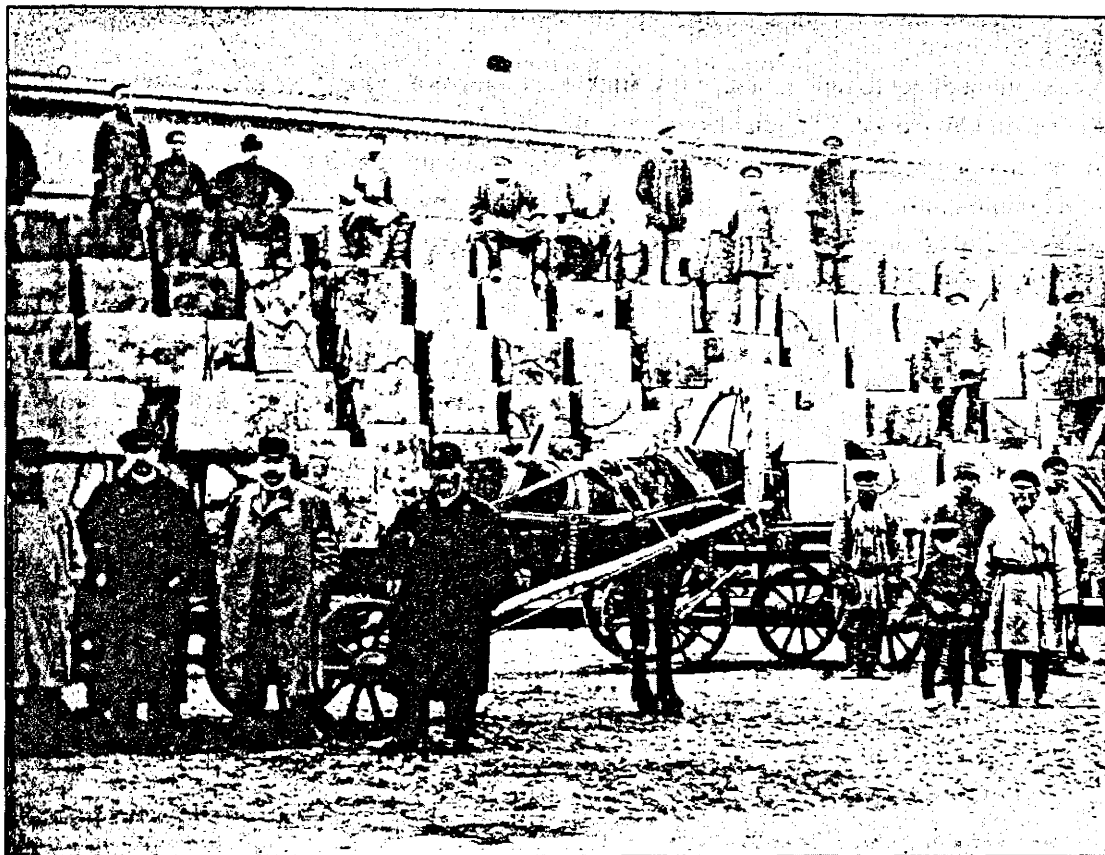
направляемые на восток и вывозимые из Сибири и Китая. Возможность заключить выгодный подряд на доставку товаров давала ямщикам огромные преимущества. По данным Ф. С. Кузьминой, в 20-х годах XIX в. в руках крестьян Тюменского округа было сосредоточено до 70% грузоперевозок между Тюменью и Томском. С этим согласен В. П. Бойко<sup>130</sup>. Традиционность данного занятия, меньшая привязанность к земле (большинство ямщиков жили в городе и только числились крестьянами городской волости) приводили к тому, что наиболее удачливые из них стали выделяться и играть особую роль в транспортных перевозках.

Был ли Евграф Кухтерин, которого журналисты называли «королем томских ямщиков», сыном упомянутого в маклерской книге г. Томска за 1828 г. Николая Кухтерина? На этот вопрос можно ответить положительно. В архиве Тюменского городского волостного правления, в ревизских сказках за 1834 г. в одном из разделов, названном «Бывшие ямщики, переименованные в государственные крестьяне, причисленные из устранившейся ямской волости к здешней, по указу Тобольской казенной палаты от 7 числа июня 1826 г. за № 1166», встречаем следующую запись: «Тюменской округи д. Шукиной из бывших ямщиков Тимофей Козмин Куфтерин, умер в 1817 г., Тимофеев сын Константин – 40 лет, Тимофеев другой сын Николай – 32 лет, Николаев сын Евграф – новорожденный 3-х дней 20 июня 1834 г.»<sup>131</sup>. В подгородной д. Шукиной было только три семьи, и все Кухтерины. Среди них Евграф Кухтерин – потомственный ямщик, отец которого брал довольно крупные подряды на доставку грузов, а сын его закрепил успех. Томские историки В. П. Зиновьев и Н. М. Дмитриенко проследили судьбу Е. Н. Кухтерина после его появления в Томске, представив указ Томской губернской казенной палаты: «Крестьянина Тобольской губернии Тюменского уезда Троицкой волости дер. Шукиной Евграфа Николаева Кухтерина с женою Александрою Николаевою 32 лет от роду и детьми сыновьями имеющими от роду Алексеем 9 лет, Александром 10 месяцев и дочерью Япросиньею 7 лет согласно его прошению и на основании представленных им увольнительного приговора и свидетельства 2-й гильдии временного купца г. Томска на 1870 год от 23 декабря 1869 г. за № 1057 перечислить во 2-й гильдии купцы на 1870 г. с взысканием с него за билет 3 класса по 2-й гильдии 15 руб., в чем и дать знать городской думе. Сентября 7 дня 1870 г.»<sup>132</sup>.



Дом Е. Н. Кухтерина в Томске. Фото из коллекции ТОКМ

Таким образом, из временного купца 2-й гильдии в полновесные томские купцы Е. Н. Кухтерин вступил в возрасте 36 лет<sup>133</sup>. Итак, мы видим, что Е. Н. Кухтерин появился в Томске в пореформенные годы, как и другие купцы – доставщики грузов, вышедшие из тюменских крестьян, тоже перебравшиеся в Томск, так как город этот стоял на более удобном для фирм-доставщиков месте. Здесь происходила перевалка грузов, прибывавших водою из Тюмени на пароходах и направлявшихся в Восточную Сибирь. И наоборот – из Иркутска приходили в обозах грузы для перегрузки их на суда или для отправления их транзитом на возах через Западную Сибирь в Европейскую Россию. Сюда-то, после того как развилось пароходство, и устремились купцы-доставщики, и среди них Е. Н. Кухтерин – основатель транспортной фирмы.



Доставщики. Фото из коллекции ТОКМ

В 1871 г. кяхтинский 1-й гильдии купец М. Ф. Немчинов отправлял из Иркутска на Нижегородскую ярмарку чай с Е. Н. Кухтериним<sup>134</sup>, т. е. Е. Кухтерин выступал как доставщик.

15 июля 1887 г. в Томске Кухтерины зарегистрировали коммерческую фирму – торговый дом «Евграф Кухтерин и сыновья». Учредителем стал сам Евграф Николаевич, а распорядителем торгового дома – 26-летний Алексей Евграфович Кухтерин, который и подписал учредительный документ и все контракты фирмы «за безграмотностью» родителя. Младшие сыновья должны были войти в состав торгового дома на правах членов-участников по достижении ими 25 лет. Торговый дом «Е. Кухтерин и сыновья» успешно действовал в течение 30 лет<sup>135</sup>.

В торгово-промышленном календаре на 1896 г., вышедшем в Томске, фигурирует торговый дом «Евграф Кухтерин и сыновья», принимающий на доставку товары в Сибирь и Европейскую Россию. Фирма имела главную контору в Томске, а частные конторы – в Санкт-Петербурге, Москве, Нижнем Новгороде, Казани, Перми, Екатеринбурге, Тюмени, Иркутске, Кяхте, на ярмарках Нижегородской и Ирбитской<sup>136</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, Ачинске, Чите, Минусинске и в с. Тулуне. Цель их оставалась прежней – доставка товаров в Сибирь и Европейскую Россию<sup>137</sup>. Только осенью 1907 г. в томских газетах появилось объявление о прекращении транспортировки кладей фирмой Кухтериных с января 1908 г. Они благодарили «господ грузоотправителей за оказанное доверие в течение многих лет»<sup>138</sup>.

Объемы извозных операций Кухтериных были значительными. Например, фирма Е. Кухтерина за год, с 1 июля 1886 по 1 июля 1887 г., доставила товаров от Кяхты и Иркутска до Томска и от него в разные пункты 419 516 пудов (преимущественно чая); из Томска летом было отправлено товаров в Иркутск 84 249 пудов, в Ачинск и Красноярск – 435 пудов. Зимним путем в Иркутск и Кяхту – 222 185 пудов, Красноярск – 21 256, Ачинск – 3299, в Марининск – 64 пуда. Всего за год фирмой было доставлено 751 006 пудов<sup>139</sup>.

Основное движение товаров, доставляемых этой фирмой, было между Томском, Иркутском, Кяхтой и Ирбитом. Об этом свидетельствуют данные, представленные в табл. 7 (см. прил. 2). Данные показывают, что около половины чая из Кяхты шло через конторы торгового дома «Евграф Кухтерин и сыновья», 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 Пушкикова<sup>140</sup>.



Фёдор Харлампиевич Пушкиков.  
Томский 1-й гильдии купец

В 1863 г. И. Завалишин в путевых заметках отмечал, что тюменские ямщики славились от Москвы до Кяхты, «многие от этого промысла разбогатели... иные кнутовищами взошли в разряд сибирских полубогов, очутились мильенерами»<sup>141</sup>.

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

Как и Е. Кухтерин, из тюменских крестьян вышел Ф. Х. Пушкиков – тоже хозяин транспортной фирмы, томский 1-й гильдии купец. Фамилия Пушкиковых была широко распространена в Успенской волости Тюменского округа и в с. Успенском, лежавшем на тракте. Многие из крестьян Пушкиковых занимались извозом по традиции. В маклерских книгах эта фамилия появляется в 20-е годы XIX в.<sup>142</sup>

Братья Фёдор и Филипп Пушкиковы, по ревизской сказке 1858 г., числились крестьянами с. Успенское Тюменского округа. В это время

Фёдору было 29 лет, а Филиппу – 37. В 1862 г. в книге томского городского словесного суда Филипп подписывался как крестьянин Тюменского округа Успенской волости, хотя уже имел своих подрядчиков, которые заключали договоры с крестьянами-ямщиками на доставку грузов из Иркутска в Томск<sup>143</sup>. Его брат Фёдор пошел дальше. В 1866 г. он был томским 2-й гильдии купцом и, по сведениям маклерской книги, заключал подряды на доставку в Иркутск различных грузов<sup>144</sup>. В 1878 г. Фёдор Харлампиевич Пушкиков был уже купцом 1-й гильдии, имел своих приказчиков, которые должны были принимать на доставку товары «заграничные, российские и китайские, входить по доставочному делу в подряды с казною, с обществами и частными лицами, за доставленные товары

учинять расчеты», а также рассчитываться с возчиками или взыскивать с них за не доставленный вовремя или утерянный товар<sup>145</sup>. В 1887 г. по размерам дополнительного сбора с прибыли он занимал почетное шестое место среди томских купцов. В 1894 г. оборот этого известного купца составил 1 072 891 руб., а прибыль – 23 635 руб. В том же году он понес убытки в 4700 руб. при доставке на Ирбитскую ярмарку 8736 мест чая разных сортов<sup>146</sup>.

За 1886 г. транспортная фирма Ф. Х. Пушкинова перевезла в Москву, на Нижегородскую ярмарку, в Иркутск и из Иркутска в Томск и далее 337 780 пудов различных товаров<sup>147</sup>. Историк Г. А. Ноздрин указывает, что в 1887–1888 гг. во главе транспортной фирмы, державшей перевозку грузов в Сибири, стоял А. И. Пушкинов<sup>148</sup>, хотя В. П. Бойко датой его смерти называет 1896 г.<sup>149</sup> Может быть, инициалы *А.И.* даны ошибочно.

Из крестьян Тюменского округа, занимавшихся извозом, некоторые вышли в первогильдейские купцы. Отметив замечание Ип. Завалишина о том, что в Каменской слободе у крестьян «хлебопашество не главный промысел, а ямщина», в результате занятия которой «некоторые из подгородних ямщиков (Шешуков, Подаруев и многие другие) вышли этим столь выгодным в старину промыслом в богачи, первостатейные купцы, почетные граждане с медалями на шее и орденами»,<sup>150</sup> мы обратились к архивным материалам и исследованиям.

В фондах Тюменской городской думы, в маклерской книге за 1824 г., удалось обнаружить упоминание о крестьянине Каменской волости Кузьме Семёновиче Шешукове, который заключил контракт на доставку груза из Тюмени в Томск<sup>151</sup>. Его сын Кондратий, 1802 г. рождения, с юношеских лет занимался извозом товарных грузов. Вместе с крестьянином И. Кропивинным в 1831 г. он подряжался по договору с бергмейстером алтайских заводов Я. Черницыным доставить из Нижнего Новгорода в Барнаул для заводских нужд припасы и материалы весом 780 пудов на 44 возах за плату по 8 руб. за пуд. Попутно они доставили из Екатеринбурга в Барнаул для заводских нужд наждак весом 258 пудов за плату в 1012 руб. Приобретя капитал на перевозке товарных кладей и казенных грузов, семья Шешуковых записалась в тюменское купечество. Главным же занятием Кондратия Кузьмича была подрядная перевозка грузов для кяхтинской торговли. В 1840 г. он заключил с комиссионером московского купца Колесова иркутским купцом Л. П. Мичуриным контракт на доставку из Иркутска до Нижнего Новгорода 200 мест китайского чая. Деньги, накопленные в подрядных перевозках, он вкладывал в кяхтинскую торговлю и золотопромышленность. В 1850 г. объем его торгового оборота на Кяхте составлял 235 тыс. руб., а в 1861 г. возрос до 391 тыс.<sup>152</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 таможни свидетельствовали о том, что Кондратий Шешуков имел доверенных в Кяхте и с него за товары была взята пошлина в размере 2350 руб. У Кондратия был сын Николай – тоже купец<sup>153</sup>. За успехи в коммерции и благотворительную деятельность Кондратий Кузьмич Шешуков в 1855 г. был возведен в потомственное почетное гражданство<sup>154</sup>. Житель г. Тюмени П. Ф. Кочнев записал: «Сам старик Шешуков был малограмотный, любил выпить и погулять. Я помню, когда мне было лет семь, Шешуков не один раз проходил по нашей улице пьяный с целой компанией людей, все шли пешком на поле, которое было от нас недалеко. Его вели под руки, впереди двигалась толпа цыган и цыганок, с музыкой, песнями и плясками, сзади бежала толпа ребятишек, которым было интересно поглазеть на это шествие»<sup>155</sup>.

В 1828 г. Иван Подаруев, крестьянин Успенской волости, с товарищами заключил подряд на доставку 850 пудов груза из Томска в Тюмень в очень короткий срок – в 15 суток<sup>156</sup>. В 1855 г. он был тюменским 1-й гильдии купцом, ведшим торговлю на Кяхте<sup>157</sup>.

Пермский 1-й гильдии купец В. Н. Бахарев в 1877 г. открыл в Томске контору по транспортировке кладей<sup>158</sup>. Он был сыном крепостного крестьянина князей Голицыных, выходца из с. Верхнемулейского Пермской губернии того же уезда и, по сведениям, имеющимся в маклерской



книге г. Томска за 1853 г., заключал крупные подряды на доставку грузов из Томска в Тюмень, Москву, Ирбит<sup>159</sup>.

В 1886 г. транспортная контора В. Н. Бахарева в Томске отправила 49 122 пуда груза, из них сухим путем до Ачинска, Красноярска, Минусинска, Енисейска, Иркутска – 10 468 пудов, получила из Москвы, Нижнего Новгорода и Ирбита 4651 пуд и отправила в Ирбит, Казань, Москву 2494 пуда. Остальные товары были перевезены водою из Тюмени и Омска<sup>160</sup>.

В Томске имели транспортную контору и пермские 1-й гильдии купцы братья Каменские, доставлявшие грузы в Нижний Новгород и Казань<sup>161</sup>. В. П. Зиновьев определяет время регистрации фирмы (1872 г.) и уточняет имена братьев – Фёдор Кузьмич и Григорий Кузьмич, которые начали свою деятельность еще в 50-е годы XIX в. наряду с Кухтеринными и Пушниковыми. Сын Григория Кузьмича был членом Государственного совета. Самого же Григория Кузьмича современники характеризовали как «человека скромного, честного, стойкого и глубоко религиозного»<sup>162</sup>.

В 1886 г. томская контора братьев Каменских перевезла по Московско-Сибирскому тракту в Иркутск и Красноярск 9223 пуда грузов, из Тюмени зимним путем в Томск – 11 964 пуда, из Томска в Европейскую Россию зимним путем – 23 117 пудов. Всего же за год контора Каменских перевезла и водою, и сухим путем 121 360 пудов<sup>163</sup>.

В Иркутске в 70-е годы XIX в. действовала транспортная фирма «Герасим Малых и сыновья», которая осуществляла перевозки по всей Сибири<sup>164</sup>. Фамилия крестьян Малых встречается в томской маклерской книге за 1853 г., где указано на место, откуда они вышли, – с. Урик Кудинской волости Иркутского округа<sup>165</sup>. Родоначальник фамилии – Герасим Осипович происходил из этого села, а его сыновья – продолжатели дела – жили в Иркутске (Егор) и Томске (Александр). Александр был одно время купеческим старостой. Его дочь Елена была замужем за Александром Евграфовичем Кухтеринным. Семья Малых впоследствии разорилась на золотопромышленных делах<sup>166</sup>.

Главным занятием торгового дома братьев Кузнецовых в Иркутске, образовавшегося в 60-е годы XIX в., была доставка грузов на золотые прииски Олекминского округа из Томска и Иркутска водою и гужом до приисков, а также доставка чаев из Иркутска до Томска и Москвы<sup>167</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>168</sup>.

Серьезными конкурентами вышеназванным фирмам-доставщикам были учрежденная в 1847 г. в Петербурге компания «Надежда», занимавшаяся одновременно страхованием кладей во время транспортировки и имевшая агентства в Барнауле, Красноярске, Кургане, Перми, Томске, Тюмени, Ирбите, Иркутске, и Российское общество морской, речной, сухопутной страховки и транспортировки кладей..., с конторами в Тюмени, Томске, Красноярске, Иркутске<sup>169</sup>.

Компании по транспортировке кладей вытеснили в конце XIX в. крестьян-предпринимателей, бравших ранее подряды на «свозку» товаров у грузоотправителей. Для середины XIX в. никаких сведений о транспортных конторах еще нет, но известно, что в конце века они монополизировали доставку крупных партий грузов на большие расстояния.

В изученных нами книгах иркутского городского маклера за 1846 и 1847 гг.<sup>170</sup> 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 чаи счетом шестьсот мест<sup>171</sup>, которые приняты нами заширенными в кожах и за штемпелями кяхтинской таможни во всей доброты 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 отмечены и более крупные контракты, заключенные отдельными крестьянами. Например, в феврале 1847 г. Томской губернии того же округа Семилужинской волости д. Аркашевой крестьянин Данило Нехорошев и той же волости д. Малышкиной Илья Корнилов подрядились доставить на собственных лошадях 1250 пудов до г. Томска<sup>172</sup>. Если в среднем на воз приходилось от 20 до 25 пудов<sup>173</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 Колмаковым – были со своими рабочими<sup>174</sup>. Отсюда ясно, почему мог ходить в извоз более чем с 25 лошадьми Данило Нехорошев.

О таких предприимчивых крестьянах в Западном Забайкалье писал М. М. Шмулевич. Он отмечал, что занятия извозом были ограничены: им занимались не на всех территориях и в свободное от сельскохозяйственных работ время. Основными «свозчиками» были крестьяне Ильинской волости Иволгинского отдельного общества и отчасти крестьяне Итанцинской волости. Географическое расположение Ильинской волости в начале Московского тракта в пределах Забайкалья приводило к тому, что первыми, к кому обращались купцы и казна, были именно крестьяне «приморских» деревень. Неблагоприятные условия для хлебопашества способствовали обращению к извозному промыслу крестьян этой волости, а также Итанцинской и Боянхосунского отдельного общества. Большое место в перевозках занимала соль, которая в значительных количествах шла на засолку омуля. Богатые крестьяне нанимали возчиков, которым платили меньше, чем сами получали от казны. Разница шла в доход подрядчиков. Так, например, Аксентий Собенников в 1810 г., подрядившись везти соль в Харацайскую стойку, нанял трех ясашных, которым платил по 23 коп. с пуда, сам же получил с казны по 46 коп. Чистый доход составил 280 руб. В том же году Собенников в компании с крестьянами Рябовым и Суловым нанял 24 крестьянина на перевозку в Урлук 3169 пудов соли. Казна заплатила подрядчикам за перевозку 1299 руб. 59 коп. (по 41 коп. с пуда), а они возчикам – 792 руб. 25 коп. (по 25 коп. с пуда). Норма прибыли у подрядчиков составила 64%<sup>175</sup>.

В отчете «Об извозной промышленности» за 1846–1847 гг. Верхнеудинский земский суд отмечал, что «главных подрядчиков, которые могли бы выставить большое число подвод в Верхнеудинском округе, находятся только 10 человек». Среди них называлось имя богатого пестеревского крестьянина Федота Заиграева, который не уступал по масштабу своих торговых операций местным купцам, извлекая от извоза немалую прибыль. В 1819 г. он заключил контракт на поставку в Верхнеудинск свыше 48 тыс. пудов муки. В 1828 г. подрядился доставить из Верхнеудинска в Чертовкинскую пристань для Александровского винокуренного завода 49 852 пуда хлеба. В том же году он перевез вместе с нанятыми им крестьянами хлеб для Селенгинского солеваренного завода на 10 358 руб. В 1833 г. Заиграев заработал на доставке муки в селенгинский провиантский магазин 5806 руб., в 1835 г. он же перевозил вино от имени купца Шевелёва<sup>176</sup>. Судьба этого предприимчивого человека показывает, что на перевозках грузов богатые крестьяне зарабатывали немалую прибыль.

Крестьяне-доставщики были и впоследствии, но в 70–80-е годы XIX в. их оттесняют более сильные в финансовом отношении транспортные фирмы и подчиняют себе.

Скорее всего, на раннем этапе хозяйства крестьян-предпринимателей имели комплексный характер. Примером может служить знакомство М. М. Сперанского в 1820 г. с семейством Кондинских в Забайкалье, состоявшим из 34 человек, имевших 70 работников, занимавшихся хлебопашеством (до 100 десятин), извозом заводских тяжестей, сбором пушных товаров и торговлей (все нужные для завода товары оценивались в миллионах рублей)<sup>177</sup>.

Транспортные фирмы – высшее звено в организации гужевых перевозок. Они сами являлись посредниками-доставщиками, фирмы принимали на свою ответственность доставку товара за определенную попудную плату, а для перевозки чая из иркутской таможни – за плату с «места»<sup>178</sup>. Ф. Бродель считал, что крупные транспортные фирмы возникали вдоль путей большой национальной

и международной торговли. При этом крупные перевозчики товаров появились в Европе не одновременно. Лаконичные данные свидетельствуют о существовании в 1665 г. на пути из Антверпена или Гамбурга в Северную Италию подобных фирм. В Англии специализация перевозчиков груза была более поздней. Во Франции только после 1789 г. рождаются крупные извозные предприятия. Их было примерно 50 – в 1801 г., 75 – в 1843 г.<sup>179</sup> В. Зомбарт пишет, что изменения в организации ломового извоза при перевозке грузов на дальние расстояния происходят в Германии уже в первой половине XIX в. благодаря улучшению дорог, образованию Таможенного союза (1833 г.). «Прежде всего появление более крупного экспедитора губит мелкого ремесленника-ломовика... Сперва ломовой извозчик попадает лишь в косвенную зависимость от капитала. Вскоре, однако, экспедитор становится организатором транспорта; извозчики поступают к нему на службу, а, в конце концов, лошади и экипажи становятся собственностью купца, извозчик же нисходит до положения наемного работника у этого последнего. Таким образом, завершается процесс образования капиталистического транспортного предприятия»<sup>180</sup>. Следовательно, Сибирский тракт повторял путь, пройденный Европой, с задержкой в 70–30 лет, естественно, с некоторой спецификой: временные артели извозчиков вместо цехов, сохранение в собственности за наемными извозчиками их лошадей и экипажей, сезонность извоза, влияние худшего состояния путей сообщения на риски при доставке товаров, сохранение внутри артели наемных работников у связочников, а не у самих фирм-подрядчиков.

Современники отмечали изменения, произошедшие в организации крупных поставок грузов. Корреспондент газеты «Сибирь» писал: «Промысел этот в течение полувека претерпел несколько фазисов. Мы укажем на два последние. Лет 30 и более местные купцы сами доставляли для себя товары: для доставки чаев, например, командировались приказчики, которые обязаны были и нанимать возчиков, и сопровождать транспорты. С измельчением капиталов, не каждому торгующему стало возможно самому ездить на ярмарки и содержать особых приказчиков для сопровождения кладей. Увеличение торговли в кредит еще усилило потребность в особых посредниках не только при покупке, но и при доставке товаров»<sup>181</sup>.

В личном фонде купца М. Ф. Немчинова встречаем копии контрактов, заключенных им с фирмами-доставщиками. Один из контрактов заключен с доставщиками торгового дома Герасима Малых (1877 г.)<sup>182</sup> (см. прил. 1, док. 6). Этот типичный контракт показывает, что фирмы-доставщики несли полную ответственность за сохранность груза и доставку его точно в срок. Но в документе не было указания на перевозочные средства доставки и лошадей, как это делалось при заключении контракта с богатыми крестьянами или артелями. По этому контракту купец мог проследить за движением своих товаров (см. прил. 1, док. 7)<sup>183</sup>.

Фирмы-доставщики полностью не вытеснили из транспортных перевозок крестьян-предпринимателей. При действии семи транспортных контор в 1886 г. все грузовое движение по Великому Сибирскому пути, как называл Н. М. Ядринцев дорогу водою и сухим путем из Европейской России на восток Сибири, составило через их посредничество 2 765 417 пудов<sup>184</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 «помимо транспортных контор, а также нужно принять во внимание значительное местное движение грузов, особенно сырых произведений, как то: хлеба, масла, меду, воску, кедровых орехов, местного спирта, овчин, кожи, сала и других, которые направляются по Сибирскому тракту в Восточную Сибирь как из южных хлебоборodных 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>185</sup>.

Заключались и казенные подряды на перевозку грузов. Например, Артиллерийское управление Омского военного округа объявляло торги на перевозку с 1 января 1886 г. по 1 января 1888 г. артиллерийских тяжестей во все места Восточно-Сибирского военного округа по главному Московскому тракту до Иркутска. Подряд сдавался только одному лицу<sup>186</sup>.

Транспортные фирмы являлись посредниками между купцами – хозяевами товаров и извозчиками-крестьянами, которые были исполнителями транспортных перевозок. Эти фирмы и переняли у бывших обозных приказчиков всю технологию получения прибыли, особенно при организации доставки чая.

## 2.2. Обозные приказчики и извозчики-«связочники»

В XVIII – первой половине XIX вв. при перевозках с чаем, отправляемых из Кяхты на Нижегородскую ярмарку или в Москву, кяхтинские купцы назначали доверенных из своих приказчиков, снабжая их деньгами на путевые расходы. Приказчики эти назывались «транспортными обозными молодцами»<sup>187</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>188</sup>. Например, тюменский мешанин А. М. Киселёв 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 руб. с пуда за доставку, «на вольнонаемных лошадях, на наших санях» с одной повозкой для одного человека и 13 пудов груза бесплатно<sup>189</sup>. Такое условие считалось одним из источников прибыли для обозных приказчиков. Традиция эта сохранилась и во второй половине XIX в., но выражалась уже не так ясно – за один пуд извозчику просто не доплачивали. П. А. Словцов считал, что этот обычай зародился в XVIII в., когда жители Иркутска, даже «хозяйки тамошние низкого состояния не пряли и не ткали, потому что тогда не сеяли ни конопли, ни льна». Поэтому обозные, ехавшие с купеческими кладями в Восточную Сибирь, договаривались с ямщиками о пряже на каждый воз. Они действительно возили на продажу пряжу, покупаемую по дороге, потом пряжу и холсты. В XIX в. то же «слово» практиковалось при ряде на провоз дополнительного груза обозными ямщиками, но под этим подразумевалось у «обозного» ямщика вычесть по несколько рублей с воза из хозяйской цены за провоз, в пользу обозного<sup>190</sup>.

При так называемом «ближнем», или «бесконном» извозе подрядчик, заключив договор с владельцем товара, на его санях, но без лошадей «гнал бесконную», т. е. менял в определенных пунктах ямщиков с лошадьми и нанимал других, выигрывая во времени при доставке товара.

Обозный приказчик в Сибири назывался у извозчиков «ногтем». Д. И. Стахеев так толковал это слово: «По всему вероятно, сказал это слово извозчик-крестьянин, потому что во время длинного пути он более других видел все тайные и явные деяния обозного приказчика, и не раз, вероятно, испытывал на своем кармане дорожные последствия... которые отражались на нем в виде вычета за недостающий будто бы в ящиках чай, за истертую кожу и прочее. Вынес извозчик на своих плечах такие вычеты, вздохнул и сказал: "Эх-ма, молодец! Не приказчик, брат ты, и не человек, а просто, значит, ты ноготь, царапаешься прямо за сердце!" "Цапок ты, ровно ноготь!" – говорят иногда крестьяне своему собрату, плутоватому крестьянину. "Нашему писарю ногтем бы быть!"»<sup>191</sup>. «Жалобы на мошенничества при дорожных расчетах приходилось записывать повсеместно», – отмечал А. А. Кауфман. «Из ста разве один не обманывает», – говорили хозяева-«связочники»<sup>192</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 тысячи мест. В одном заширенном (укупоренном) месте неквадратного чая было от 3 пудов 20 фунтов до 3 пудов 25 фунтов. В 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 27 тыс. руб. Приказчик в результате махинаций с оплатой (за неполный вес груза, за безвозмездно провозимый груз на каждом возу, из-за влияния сырого воздуха на увеличение веса чая и торговлю им по пути следования, в результате оплаты ямщикам части заработка натурой – товаром гораздо выше его рыночной стоимости) получал прибыль в несколько тысяч рублей. В приводимом примере современник подсчитал доход приказчика в 8 тыс. руб. за 4–5 месяцев<sup>193</sup>.

В 1821 г. М. М. Сперанский отмечал, что «прежде за целостью (товаров. – *О. К.*) наблюдали приказчики; ныне они обязаны только производить подряды. Наем платится иногда весь чистыми деньгами, иногда часть из срока»<sup>194</sup>.

Фирмы-доставщики брались везти товары и без хозяйских приказчиков, под свою ответственность. Однако, в сущности, вся ответственность ложилась на плечи крестьян-возчиков. Фирмы не ликвидировали посредников – они являлись необходимым звеном в системе организации перевозок. Например, фирма-доставщик объявляла цену от Иркутска до Томска в 6 руб. 50 коп. с места чая, составитель партии – мелкий подрядчик, нанимая отдельных возчиков, выряжал себе 2–3 руб. с воза, сам ехал «объездным», пил, ел по-барски за счет возчиков, слал телеграммы, разъезжал за счет той же артели, а в конце доставки в Томске объявляли мужикам, что везли не по 6 руб. 50 коп., а по 6 руб. 25 коп. «Иной "объездной", предводительствуя сотней и более возов, пропьянствовав всю дорогу, – писала газета "Сибирь", – все-таки в два пути зашибает сот 7–8 за "здорово живешь", тогда как сиволапые приплачивают (как ныне) по 5–6 руб. с дуги, а если что потрачено, то "кончают" (продают. – *О. К.*) и своих мучеников-коней...»<sup>195</sup>.

Расплата натурой сохранилась и во второй половине XIX в. Оплата «гнильем» – подмоченным кирпичным чаем, дешевым ситцем и т.п. – доходила иногда до 50%<sup>196</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 руб., подрядчик ставит извозчику цену 1 руб. 30 коп., сапоги вместо 2 руб. – 2 руб. 50 коп., гнилой ситец идет также по хорошей цене». По исчислениям тюменской городской комиссии, еще в начале 60-х годов XIX в. расплата товаром доставщиков с извозчиками определялась не менее как в 100 тыс. руб.<sup>197</sup>

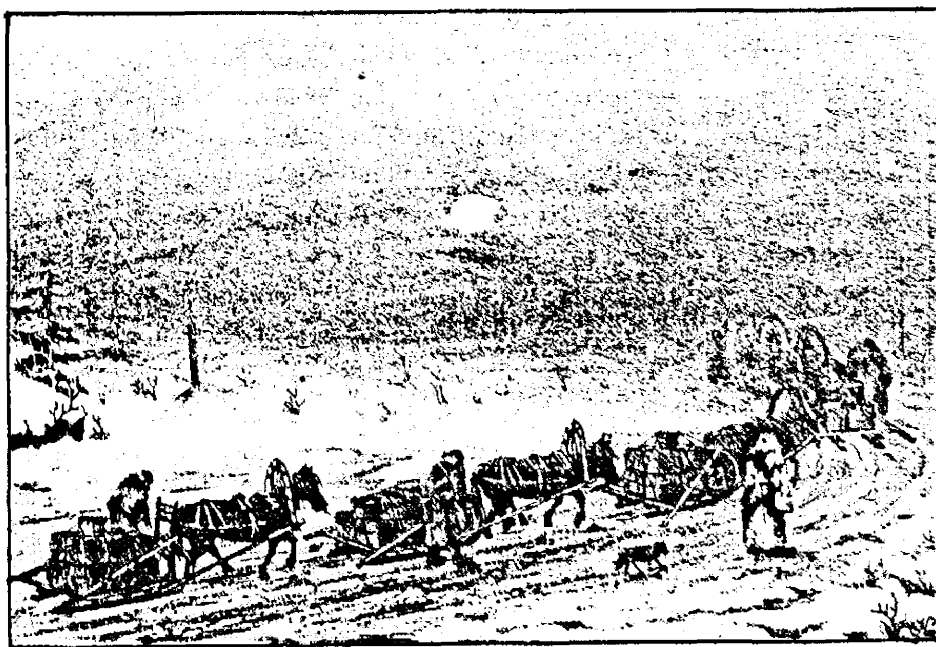
Таким образом, фирмы-доставщики создали для себя как бы особый, свой рынок для сбыта товаров – источник постоянных прибылей, которым являлась масса извозчиков-крестьян. И, видимо, это было одним из важных стимулов при организации фирм-доставщиков.

Фирмы-доставщики действовали через посредников или «подрядчиков», которые брали на себя перевозку партии товара на 40–60 подводах от 1100 до 1700 пудов<sup>198</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>199</sup>. Естественно, это предусматривало наличие работников.

Подрядчики, выступая от имени артели, давали подряды владельцам товаров, подобные приведенным выше. Если подряд брался у транспортной конторы, то договор заключался с ней.

Таким образом, между торговой фирмой и извозчиком имелся целый ряд посредников, которые получали от извоза более или менее значительный доход. В лучшем случае – при «бесконном» извозе – крупный подрядчик нанимает подрядчика, который «гнал бесконную» и сам не входил в соглашение с конными возчиками. Тогда между торговой фирмой и ямщиком – только два посредника. Но бывало, что число их возрастало до четырех: крупный подрядчик, мелкий подрядчик бесконный, местный (сельский) подрядчик и, наконец, представитель артели в лице «объездного», но этот вариант встречался редко.

Помимо подрядчика со своим транспортом в извозе участвовали «связчики» – главная масса извозчиков. «Связка» – комплект лошадей, управляемых одним возчиком, – была единицей всех расчетов. На связку были как обычные дорожные расходы (вроде платы хозяевам постоянных дворов за прокорм лошадей), так и экстренные расходы, вызываемые утратой товара, и только провозная плата, а затем чистый доход рассчитывались по числу пудов или мест груза. Число подвод в связке ограничивалось возможностью ямщика своевременно управляться с запряжкой и уборкой лошадей, а также постоянно наблюдать за ними во время пути. Связка обычно состояла из пяти подвод. Самостоятельно заниматься извозным промыслом в качестве связчиков могли только крестьяне, имевшие пять лошадей, многолошадные хозяева выпускали в извоз число лошадей, кратное пяти. Что же до хозяев, имевших одну или двух лошадей, то они поступали вместе со своими лошадьми в «обломный» наем. Четырехлошадные нанимали работника с одной лошадью или «принимали» только одну лошадь у какого-либо «одинокого» односельчанина. Трехлошадные либо прибегали к одному из двух только что указанных способов, либо чаще принимали еще трех лошадей «от хозяина» и шли со связкой из шести лошадей. При расчете такой связчик получал из причитающейся на связку суммы чистой прибыли плату, равную плате наемного работника (16–20 руб.), а остаток, причитающийся на лошадей, делился поровну между ним и хозяином лошади<sup>200</sup>.



Чайный обоз зимой 1890 г. Худ. П. Кошаров (Художественно-этнографические рисунки Сибири / Ред.-изд. П. Кошаров. – Томск, 1890. – № 12)

Связчик – владелец лошадей сам отправлялся с обозом и нанимал работников только в том случае, если шел с несколькими связками. Но бывало и так, что владелец сам не ходил в извоз, а посылал лошадей с одними только наемными работниками, поручая надзор за ними «подрядчику».

Например, в решении Ишимского волостного суда отмечалось, что «крестьянин Коровин поручил подрядчику Медведчикову 15 лошадей при трех работниках для проезда в Иркутск и обратно с купеческими товарами; письменных сделок, доверенностей или договоров между ними никаких не было»<sup>201</sup>. Права и имущественная ответственность связчика от замены себя работником нисколько не изменялись. Увеличивалась только плата работнику или старшему из работников, которому вместе с тем предоставлялись некоторые «хозяйские» права, такие как право продавать лошадей в случае необходимости покрытия каких-либо экстренных расходов и т. п. Возчики несли ответственность за пропажу или порчу товара и даже за повреждение таможенных печатей на тюках с чаем. Для упаковки они получали от доставщиков рогожи-циновки, которые сдавали вместе с товаром.

Связочники составляли артель – главную транспортную силу при товарном извозе. Зная, как детально, до мельчайших подробностей, были предусмотрены условия «заподряда» между доставщиками и подрядчиками, выступавшими от имени артели, крестьяне имели в виду, что за каждую неисправность, происшедшую даже не по их вине, а, например, из-за стихийного бедствия, с них взыщется без снисхождения. Поэтому во время «сходки» в артели возчиков была круговая порука. Это выражалось в покрытии издержек при общей ответственности как за обычные дорожные расходы, так и за убытки, явившиеся результатом просрочек, порчи товара или утраты его. За убыток отвечал весь обоз пропорционально числу «дуг» (лошадей).

Изъятие из круговой поруки допускалось только в исключительных случаях, когда у кого-нибудь из связчиков были слабые лошади или нагрузка на них слишком тяжела. В таком случае возможные потери товара оставались на ответственности самого связчика, но такое изъятие из правил оговаривалось заранее особым соглашением. Подобное соглашение обнаружено в деле Семилужинского волостного суда за 1886 г., инициированного крестьянином Ершуновым по спорному делу с крестьянином Никитиным. «Сын мой Гаврило Ершунов, – пишет истец, – в декабре месяце прошлого 1885 года крестьянину села Семилужного Василию Никитину для отвоза из города Иркутска в Томск наложил чаю счетом двадцать восемь мест, имеющих весу 24 байховых по 3 п. 20 ф. и 4 места плиточного по 5 пуд. Всего сто четыре пуда, что и обошлось на 4 лошадей по 26 пуд. на каждую, а на четвертую лошадь, т. е. седовую для ямщика, 30 пудов. Сын мой, видя, что Никитин кладет не по силе лошадям, предупредил его в этом, говоря, что лошади Никитина с таким грузом должны отставать одна от другой на дальнейшее расстояние и через то может быть потеря чаю, что и случилось на самом деле. На этот вопрос Никитин обязался, какие бы-то в пути следования встретятся с его лошадью убытки, он всю ответственность принимает на себя. В Красноярском округе в ведении Заледеевской волости дорогой у Никитина украдено одно место байхового чая, за которое доставщик Куренков взыскал с меня 155 руб. По расчету Никитину причитается получить с меня 56 руб., за исключением которых Никитин обязан доплатить мне 99 руб.»<sup>202</sup>. Таким образом, ответственность Никитина была очевидна, почему и возник иск Ершунова, который был, видимо, связочником в артели с Никитиным.

В отчете о состоянии Иркутского округа в 1879 г. отмечалось: «Правильных артелей, занимающихся постоянной перевозкой тяжестей, не существует. Таковые устраиваются для одновременной свозки товаров в более отдельные местности, как, например: до г. Томска или Верхнеудинска. И по возвращении к местам жительства артели эти разделяются»<sup>203</sup>. Эта цитата перекликается с материалами статьи «Сибирского вестника», где говорилось: «Найдется ли на всем этом громадном пути хотя бы одно село или деревня, действующая как самостоятельная артель? Едва ли. В каждом селении, занимающемся транспортировкой кладей, все жители его наперед безошибочно знают, когда, сколько людей и лошадей выйдет в дорогу и сколько груза в общей сложности поднимает село. Между тем, каждая почти семья действует отдельно... Иногда собираются и артели, состоящие из нескольких семей, но и они, несмотря на круговую поруку и значительную подъемную силу, не действуют самостоятельно, то есть не берут подряда из первых рук, а идут к тому же крупному подрядчику, у которого находятся в полной зависимости, забирая по

разным условиям, под опасением больших неустоек значительную часть будущего заработка. Чем больше взято вперед, тем тяжелее условия, и произвольно назначаемая комиссионером провозная плата становится ниже»<sup>204</sup>. А вот пояснение, почему артель была временной: «...то друг другом не довольны, то поругались, то с домашними работами надо управляться, и состав артели постоянно менялся»<sup>205</sup>.

Хотя артель и создавалась на условиях круговой поруки на период перевозки товара, но в ней не было равенства. Тот процесс расслоения, в котором находилось сибирское крестьянство, проявлялся и в организации артели. Здесь и богатые крестьяне, бравшие подряды и выступавшие в роли «объездных», здесь же и «связочники» – основные артельщики. Здесь и крестьяне, имевшие по 5 и более лошадей, и крестьяне, «присоглашенные» с меньшим количеством лошадей, от 1 до 3. Здесь же и наемные работники, которые нанимались в извоз без своей тягловой силы.

На невыгодность извоза для имевших менее 4–5 лошадей указывали все исследователи. Это подтверждают расчеты, приведенные И. Молодых, изучавшим промыслы крестьян Хомутовской волости Иркутского округа. Ученый, сам занимавшийся расчетами в присутствии ямщиков и подрядчиков, заинтересованных в правильности этого расчета, приводит в качестве примера расчет с артелью одного ямщика, «сходившего» в Томск удачнее товарищей, и другого – хуже товарищей. Так, Д. Еропов, имевший 9 лошадей при двух ямщиках заработал чистый доход в 51 руб. 70 коп., а Е. Колокольников с 4 лошадьми, как говорили крестьяне, «наехал себе на шею» 10 руб. 69 коп.<sup>206</sup>

Здесь все «зависит главным образом от степени состоятельности ямщика, – отмечал И. Молодых. – У богатого кони постоянно на корму, потому едят в дороге меньше, выносливее, почему меньше приходится нанимать везти воз, чтобы лошади по очереди отдыхали. У богатого и одежда, и сбруя, и сани не требуют большого ремонта, так как постоянно содержатся в исправности»<sup>207</sup>.

Некоторые крестьяне, имевшие одну или двух лошадей, нанимались в «облом» вместе со своими лошадьми и поступали на всю дорогу на полное содержание извозчика – «связочника» или подрядчика и получали за свой труд и за работу лошади «обломную» плату<sup>208</sup>. Случаи подобного найма уходят своими корнями в дореформенный период. У нас имеются материалы дела, слушавшегося в Кяхтинском словесном суде, по претензии крестьянина Боянхосунского общества Луки Иванова в том, что за доставку до Иркутска чаев 15 мест и обратно груза до Усть-Кяхты «купецкой клади» 56 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 мешанина Матвея Шишмакова, подряжавшего крестьян на свозку грузов, видно, что он посчитал Луку Иванова за работника крестьянина Александра Корнакова и не знал, «с чьими лошадьми, своими или Корнакова, приехал Иванов, и он Иванова не только не подряжал доставить товаров, но и не знал его, и потому признавал за работника Корнакова». Рассчитался же Шишмаков за доставку груза с Корнаковым, так как подряжал его<sup>209</sup>. Из этого дела видно, что подобный найм работников с лошадьми встречался и раньше.

В извозчицкой артели постоянно встречались наемные работники. Они состояли на полном довольствии извозчиков-хозяев, получая одинаковую пищу с хозяевами-связочниками. А. А. Кауфман отмечал, что заработок в извозе значительно выше, нежели в соответствующее время года при найме на сельскохозяйственные работы, и, что особенно важно, вся плата получалась целиком при выезде «в дорогу», так что работники могли тут же внести казенные платежи или покрыть другие одновременные расходы. Иногда наемными были просто годовые работники, которых хозяева посылали в извоз, но в большинстве случаев они нанимались специально для этой цели ежемесячно или «на сходку», т. е. на дорогу из Томска в Иркутск и обратно, независимо от случайных колебаний ее продолжительности. Но все их заработки доставались не даром: из-за необходимости совершать переходы днем и ночью, на морозе и т. д. работа в извозе была очень трудной и доступной только молодым и сильным людям, оказывая на их здоровье разрушительное влияние<sup>210</sup>.



Численность извозчиков была следующей. В Тобольской губернии в 1887 г. было зарегистрировано 1377 ремесленников, занятых извозом. Население Тобольского округа постоянно занималось в зимний период перевозкой купеческих товаров. Развитию извозного промысла в Туринском округе Тобольской губернии способствовала Ирбитская ярмарка и зимние рыбные промыслы по Конде и Оби. Отсюда рыба зимой шла в Европейскую Россию и на уральские заводы<sup>211</sup>.

В 1889 г. в Томской губернии извозничали 6609 чел., а в Томском округе в 1894 г. – 31,9% от общего числа хозяйств, занятых промыслами. Наиболее развит был извоз в подгородних волостях, а центром его была Спасская волость, где жители 114 дворов постоянно занимались извозом. В с. Спасском, д. Батуриной, Петуховой, Лучановой, Белоусовой, Вороновой извозничали жители 10–15 дворов. В Ояшинской волости было 84 извозчика (в д. Вершининой – 21, д. Алаевой – 10, д. Заледеевой – 9, в с. Дубровине – 15). Много их было в Ишимской (73 чел.) и Тутальской (70 чел.) волостях, находившихся на Сибирском тракте по обе стороны Томска. В Каинском округе в 90-е годы XIX в. извозом занимались 279 хозяев. В Маринском округе 1/4 часть населения занималась извозом и другими промыслами<sup>212</sup>.

Важное место извозный промысел имел в хозяйствах крестьян Восточной Сибири. В Енисейской губернии в 1890–1891 гг. им занималось 6012 хозяйств, или 8,6%<sup>213</sup>, в Иркутском, Балаганском и Нижнеудинском округах – 7033 из 63 218 мужчин рабочего возраста, т. е. 1/10 часть рабочих рук. Из 100 чел. рабочего населения извозом было занято: в Иркутском округе – 9 чел., в Балаганском – 7,1, в Нижнеудинском – 27,8 чел.<sup>214</sup>

В Забайкальской области число хозяйств, занимавшихся извозом, составляло 15,1% от всех хозяйств, или 14 165. Особенно большое количество населения занималось извозом в округах Селенгинском (23,5%) и Нерчинском (21,6%), в остальных шести округах, кроме Акшинского, число хозяйств извозчиков превышало 10% от их общего числа<sup>215</sup>. Благодаря большому количеству лошадей у населения заработок от извоза в Забайкалье составлял около 2 млн руб. ежегодно<sup>216</sup>. Таким образом, основной силой в извозе были крестьяне притрактовых волостей.

### 2.3. Формы гужевого извоза

Из форм гужевого извоза уже названы были две. Первая – дальний извоз, когда крестьяне собирались в артель во главе с «объездным», и ближний, так называемый «бесконный». На своих лошадях, со своей упряжью крестьяне выходили в путь в несколько сот и даже тысяч верст. При отправке артель запасалась санями, дугами, оглоблями, а в летнее время – осями и всеми необходимыми предметами на случай поломки и порчи перевозочных средств в пути<sup>217</sup>. Отправляясь в дальнюю дорогу, крестьяне заранее готовили своих лошадей. До отхода обоза с места загрузки лошадь тщательно откармливались дней десять. Когда обоз двигался в путь, то в первый день лошадь совсем не кормили, во вторую «пряжку» (остановку) давали только одну пудовку овса на пять лошадей и каждой только по глотку воды. Умеренность поила невольно отнимала у них охоту к еде. Затем после каждой пряжки выдача овса и воды постепенно увеличивалась до того количества, какое сама лошадь сможет съесть. После этого она получала свободу пить и есть сколько угодно. Без этой предварительной выдержки лошадь, «по уверению ямщиков, в три дня исхудает и во всю дорогу не воротит потерянного жиру»<sup>218</sup>.

Чтобы преодолевать до 60–70 верст в сутки, дальние обозы имели свои особые приемы. Верст 30–40 проходили без остановки, потом заезжали на постоянный двор погреться и дать отдых лошадям. Через 5–6 часов снимались с места и двигались дальше, делая маленькие остановки. И так изо дня в день. «Лошадь ходу не боится, лишь бы кормить ее хорошо». Старались сытно накормить на «постоялом», да и в пути регулярно давали лошадям овса. Засыпали овес в кормушку, которая подвязывалась к узде или (чаще) прикреплялась к задку воза, идущего впереди. Длинным поводом

подвязывали проголодавшуюся лошадь к возу с кормушкой – и так до тех пор, пока она не насытится. Когда видели, что лошадь больше не хочет есть, ее заводили вперед, прикрепляли кормушку к задку ее воза и давали кормиться следующей лошади. Зимой обычно овес засыпали, перемешав со снегом, «чтобы жажда лошади не давила»<sup>219</sup>. Идя за кормушкой, лошадь в дороге наедалась досыта и, приходя на постоянный двор, нуждалась уже не в корме, а в отдыхе. При такой организации кормления лошадей обозы двигались быстрее.

В Забайкалье в первой половине XIX в. обычно возили на одноконных подводах по 20 пудов на каждой, делая в сутки 50–70 верст. Таким образом, расстояние от Верхнеудинска до Иркутска через Байкал (зимой 310 верст) покрывали за 4,5–6 суток, а до Читы (450 верст) за 6,5–9 суток. Перевозка грузов там производилась в основном по следующим направлениям: Кяхта – Байкал – Иркутск (Игумнова дорога); Кяхта – Чертовкинская пристань (на Байкале); Верхнеудинск – Чита; Верхнеудинск – Нерчинск; Чертовкинская пристань – Верхнеудинск. Конечно, при такой длительности переходов с грузом по дорогам Восточной Сибири надо было иметь выносливых лошадей и средства на покупку кормов. Поэтому перевозки на дальние расстояния, тем более большим караваном, были не под силу бедняцкой части деревни и составляли монополию немногих богатых крестьян<sup>220</sup>.

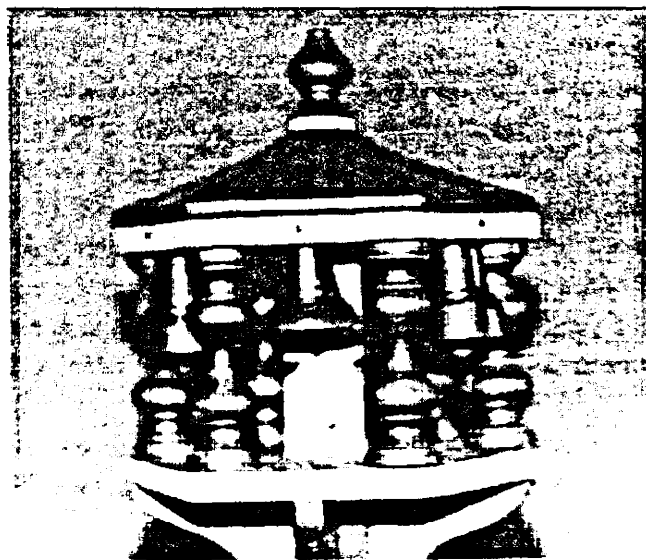
В обозе ямщик следил, чтобы лошадь выглядела не хуже, чем у других: шерсть чистили скребницей, разбирали гриву, хвост всегда подвязывали. Считалось дурным тоном, если лошадь в обозе шла с распущенным хвостом: «От почты эта мода пошла»<sup>221</sup>.

Отправляясь в дальний путь, надо было следить и за возом. Уложить кладь – дело нелегкое. Среди ямщиков находились люди, особенно славившиеся умением укладывать грузы. Существовало несколько специальных терминов, относящихся к разного рода увязке. Много было разных форм узлов. Знатоки по укладке и увязке знали, как полторасаженной веревкой хорошо обвязать большой воз, чтоб он лежал не шевелясь, не хуже, чем окруженный длинной веревкой.

При уходе в извоз брали с собой маленькие часовенки, которые ставились на передней подводе в обозе. Укрепляли часовенки на столбиках, выточенных из дерева и раскрашенных разными

красками, преимущественно зеленой, красной и синей<sup>222</sup>. Под зеленой крышкой внутри помещалось маленькое распятие, икона Божьей Матери или чтимого святого, сверху крест, под ним маленький мелодичный колокольчик величиной немногим больше наперстка. Иногда икону окружало несколько колокольчиков. Такая божница хранится в Томском краеведческом музее.

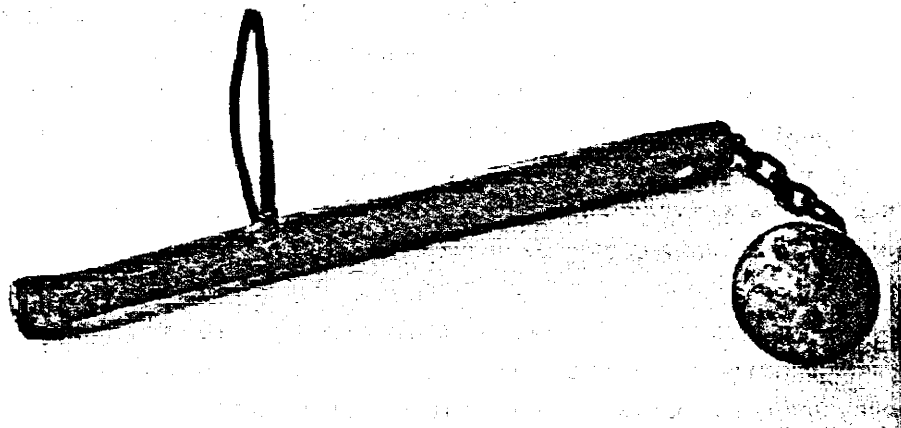
Ямщики в пути относились к часовенке с благоговением и молились на нее перед выездом или приближаясь к опасному месту. «Ничего спускаться к пади и думать: "Ну, содралась, Матерь Божья". Скинешь шалку, перекрестишься на часовенку»<sup>223</sup>. Поводов обращения к Божьей Матери было немало. Один из главных – грабежи на дорогах. В Сибири существовал целый «промысел» – срезание мест «чаерезам» или тюков с товарами<sup>224</sup>. Грабители-«чаерезы»



Обозная часовня – «Божница». Коллекция ТОКМ. Фото автора

пользовались знанием местности, элементом внезапности. Нехорошая слава была у сел Воронино и Халдеево (особенно дорога от Семилужного до Халдеево под Томском). В деревнях своих «чаерезов» знали, да помалкивали. В с. Халдеево недобрая слава была у семей Колясовых, Базиных, Золотарёвых<sup>225</sup>. Газета «Восточное обозрение» писала: «Тянущийся обоз ждет каждую минуту

нападения в темноте. Объездные ездят кругом каравана. Возчики кричат, аукают, чтобы показать, что не спят. Это какой-то военный отряд. Люди запасаются палками (дрючками), оружием; объездной имеет его всегда... Обозные ямщики, отправляясь со станции, крестятся... Приезжих из России удивляет, что в Сибири обыкновенно мчат не под гору, а в гору. Разгоняют лошадей с горы и мчат во весь дух. Ямщики таким образом спасаются, чтобы грабители не остановили их в логоу, в овраге. Лошади для этого заранее приучены. Ямщик, ободряя лошадей, кричит: "Грабят!". И ему достаточно подняться на облучке, как лошади это знают»<sup>226</sup>



Кистень из коллекции ТОКМ

О грабежах на дорогах оставили воспоминания бывшие извозчики. Фёдор Ананьевич Веретнов – 80-летний житель с. Батой в 1925 г. описывал деятельность грабителей так: «Зимой-то чай часто срезали; у нас тут шайка работала – красноярские татары Олейко да Савка, да кое-кто из наших с ними. Наденут это зимой белый саван и вперед уедут – лошади в тайге поблизости, а сами лягут на снег в канаву – ево и не видать. Идет обоз – ямщики зазевались, подпоз – чик! И готово! На лошадей и гони! Ищи! Ямщики поахают, поругаются, да и дальше»<sup>227</sup>.

Михаил Нашивошников – старый знакомый В. Сурикова, из с. Дрокино, с которого художник писал этюд для картины «Взятие снежного городка», вспоминал: «Когда доставка была срочная, тогда обозы шли день и ночь и ямщики выбивались из сил, валились с ног, с самой малости могли заснуть на ходу. Вот тогда и случались в обозах "несчастья" – грабители крали не только места с обоза, но иногда уводили целый воз с товаром. Это ложилось большой тяжестью на ямщиков, смотря по договору: если в обозе пред подрядчиком была круговая порука, то страдала вся артель; если ряда была отдельно с каждой связкой, то ямщик, у которого увели воз или стащили "место", отвечал всем своим состоянием, а потому он возвращался иногда зимой почти голый – без лошадей и упряжей, все было продано для оплаты потерянного»<sup>228</sup>.

О грабежах на сибирских дорогах пишет Т. К. Щеглова. По ее данным, в 1885 г. на перегоне от Тюкалинска до Ирбитской ярмарки у Кочугова, Антонова, Кухтерина и Каменских было вырезано 70 ящиков чая, у Кочугова отбито 1,5 воза мануфактурного товара, у Компанейцева и Каменских – по одному возу. Кроме того, около Ялуторовска отбито 9 кошев разного товара, а у Бахарева – воз с 15 пудами желтого воска. Общая сумма потерь, понесенных шедшими на Ирбитскую ярмарку обозами транспортных контор, в 1885 г. составила 11 тыс. руб. Потери при крестьянском извозе бывали еще выше, и, в отличие от транспортников, крестьяне не всегда гарантировали доставку в полном объеме и в срок. Поэтому крупнейшие предприниматели Западной Сибири к концу XIX в. предпочитали обращаться к транспортным конторам, возмещавшим убытки и потери»<sup>229</sup>.

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



На Сибирском тракте под Иркутском. Старик-кучер с большого обоза.  
Худ. Б. Смирнов. 1903 г. (НГКМ. Ф. 0046. № 8963)

При «бесконнице» (ближнем извозе) подрядчик, взявший на себя перевозку товара, не имел собственных лошадей, а только собственные сани и телеги, да и те нередко брал напрокат. Погрузив товар, он вез его на перекладных, запрягая на каждой «пряжке» новых лошадей, принадлежащих местным крестьянам и следовавших под их управлением. С целью сбережения на экипажах на «бесконные» возы почти всегда навьючивали количество товара, соответствовавшее грузу пары лошадей, поэтому возы запрягались парой. Главное преимущество «бесконного» способа перевозки товаров заключалось в быстроте перевозки: в то время как при извозе «на протяжных» на каждой станции делалась остановка в несколько часов, чтобы лошади успели отдохнуть, при бесконном извозе терялось время только на перепряжку лошадей – от 0,5 до 1 часа на станцию. Поэтому «бесконный» способ перевозки применялся при необходимости спешной доставки товара. На Барабе скорость передвижения была организована так, что «из Томска ставили клады на срок в Тюмень не менее 100 верст в сутки»<sup>230</sup>.

Крестьяне подражались со своими лошадьми везти груз на саних подрядчика на небольшие расстояния, верст за 100–200, а то и ближе. Получив плату, они возвращались, а подрядчик нанимал новых возчиков с лошадьми. Крестьяне при таком извозе надолго не уходили из дома. Но и условия доставки были несколько иными. Возчики должны были гнать своих лошадей рысью и расчет они получали обычно не с пуда, а по количеству верст и сообразно быстроте езды, что диктовалось, например, необходимостью поспеть с ценными товарами к открытию ярмарок<sup>231</sup>.

До начала 90-х годов XIX в. размеры «бесконного» извоза и доставлявшийся им заработок были очень значительны: в больших трактовых селах останавливалось в день по десятку «конвоев» (обозов), по 50–60 двухконных подвод в каждом. Следовательно, запрягалось в день до 1000–1200 лошадей. «В то время "один конвой выходит, а два стоят – ждут; вернулся с пряжки, покормил коней – хоть сейчас опять запрягай"; во время "свалки" лошадей никогда не расхомутивали, и многолошадные дворы свободно зарабатывали по 15–20 руб. в сутки. В общем, возка "возов" давала в то время весьма значительный заработок, являясь для среднесостоятельной части населения важнейшим из связанных с трактовым местоположением источников благосостояния. Вопрос о местах остановок "бесконных обозов" был поэтому для трактового населения вопросом первостепенной важности и весьма определенно регулировался местными обычаями. По этому обычаю, санкционированному и местной администрацией, право возки "бесконных" было привилегией "станочных" селений (Семилужное – Турунтаева – Ишим – Колыон – Почитанка – Бериккуль – Подъельничная – Суслово – Тяжин...), которым такая привилегия присваивалась в возмещение лежавшей на них "кормежной" повинности, и привилегия эта поддерживалась даже насильственными мерами; если "бесконные" воза запрягались в промежуточном между "станками" пункте, то на "станках" их останавливали и выпрягали лошадей; если "бесконные" проезжали мимо "станка" ночью, то лошадей останавливали на возвратном пути, снимали с них хомуты, а возчиков нередко били»<sup>232</sup>.

Таким образом, нормальным порядком следования «бесконных» обозов было следование по «станкам», и «станочное» население извлекало из этого движения наибольший заработок. Частично зарабатывали и промежуточные между «станками» селения. Это случалось при особенно плохой дороге, когда лошадям оказывалось не под силу вывезти воз до следующего «станка», или при очень хорошей, когда для сбережения времени данное расстояние делали вместо трех в две «пряжки».

В начале 90-х годов XIX в. «бесконный» извоз пришел в полный упадок. Главная причина заключалась в развитии пароходства по Чулыму, а также в увеличении числа ямщиков, занимавшихся извозом «на протяжных». В связи с развитием пароходства все летнее движение между Ачинском и Тюменью происходило по воде, и летний «бесконный» извоз совершенно прекратился. В то же время благодаря «умножению ямщика» значительно упали фрахты, так что вместо прежних 2,5–3 руб. средняя провозная цена между Томском и Иркутском стала не выше 1,7–1,8 руб. с пуда. «Бесконная» же перевозка требовала более высоких фрахтов, нежели перевозка «на протяжных» – в последнем случае издержки, которые должна была покрыть провозная плата, сводились к содержанию лошадей и возчиков. При «бесконном» извозе надо было оплачивать еще и труд «бесконных» возчиков и их лошадей<sup>233</sup>.

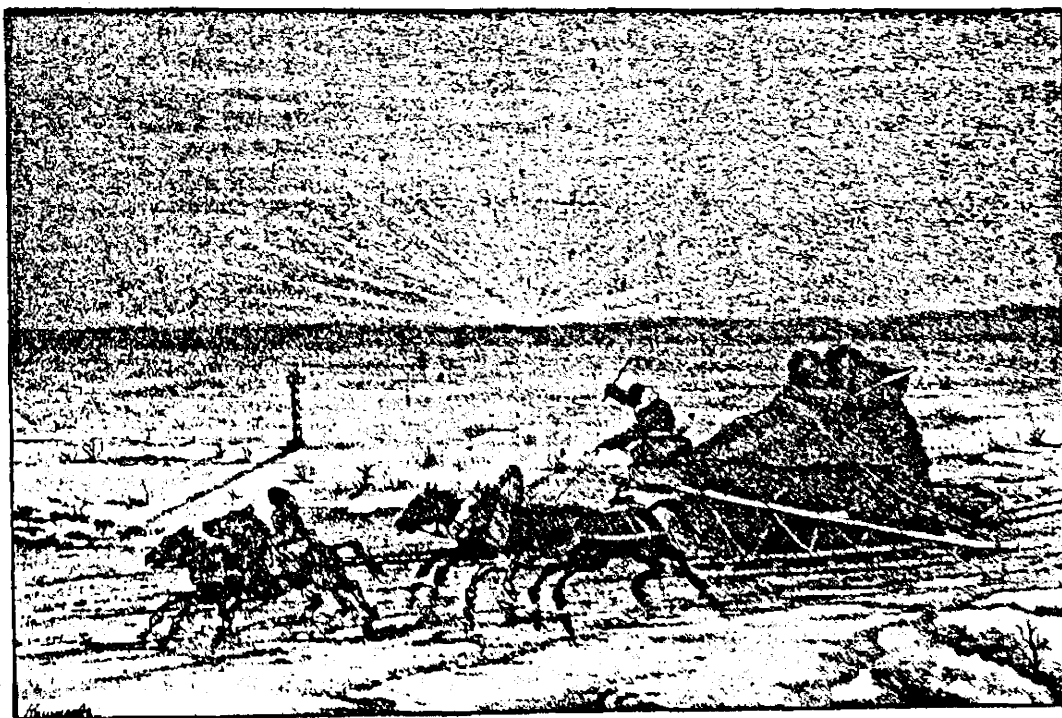
Однако в «Материалах по исследованию... Восточной Сибири» мы встречаем несколько иной взгляд на «бесконный» (ближний) извоз. При той же организации, т. е. при доставке грузов на небольшие расстояния, этот извоз считался «бессрочным» – время пребывания грузов в пути увеличивалось, так как, считают авторы «Материалов...», «возит "бесконную" преимущественно тот, кто не рискует связать себя круговой порукой, не надеется на силу своих лошадей, на исправность снасти. Большею частью везут "бесконную" малолошадные, так как в дальний извоз ехать менее чем с пятью лошадьми невыгодно»<sup>234</sup>. При «бессрочном» извозе от Иркутска до Томска ходили зимой от 32 до 35 дней, а летом – 45–50. При срочной доставке товаров, которая, как определяют авторы тех же «Материалов...», «совершалась путем связочного извоза», срок определялся в 24–26 дней<sup>235</sup>.

Обыкновенно от Томска до Иркутска устанавливался 28-дневный срок (в действительности доставка продолжалась от 25 до 30 дней, иногда и дольше). За просрочку по договорам выплачивалась неустойка: за каждые сутки при возке «российских» товаров в Иркутск по 10 коп. с пуда, при возке чаев в Томск – 50 коп. с «места». Неустойка эта в случае опоздания в Иркутск часто прощалась, а при осенней доставке чая в Томск всегда взыскивалась, так как груз должен был успеть к Ирбитской ярмарке<sup>236</sup>.

А. А. Кауфман же отмечал, что «бесконный» способ перевозки употреблялся преимущественно при необходимости спешной доставки товаров<sup>237</sup>. Скорее всего, авторы «Материалов...» имели в виду иную форму «бесконного» извоза, которая не предусматривала срочной доставки грузов.

Существовала еще другая форма извозного промысла, подсобная при дальнем извозе. Это так называемая возка «конных» возов, т. е. замена в следовавших на «протяжных» уставших, захромавших и вообще нуждавшихся в отдыхе лошадей. Такая замена могла понадобиться в любом месте, поэтому эта форма извозного промысла не была приурочена к какому-либо определенному пункту: «конные воза» возили крестьяне всех селений, расположенных вдоль линии тракта. Имея в каждом отдельном случае совершенно случайный характер, снабжение обозов подставными лошадьми в общей сложности доставляло населению довольно существенный заработок<sup>238</sup>.

Между Томском и Тюменью существовала особая форма перевозки товаров, ранее нами не упоминавшаяся. Это езда на возках-розвальнях. Возки – это огромные сани, рассчитанные на 40–60–90–120–150 пудов груза в отличие от одноконной подводы, на которую в Сибири в течение XIX в. нагружалось от 20 до 32 пудов в зависимости от времени года, состояния дороги, качества лошадей. 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.



Пятерочный (из пяти лошадей) возок с двумя «лежнями» (пассажирами).

Худ. П. Кошаров (Художественно-этнографические рисунки Сибири. – Томск, 1890. – № 11)

Причина перемены саней на большие возки в Томске была в том, что в Восточной Сибири по всему тракту на расстоянии 1500 верст от Иркутска до Томска пролегалo немало возвышенностей,

логов, подъемы на которые, как и спуски, были довольно круты и продолжительны. Дорога же по Западной Сибири шла равниной. Поэтому при отправлении из Томска чай или другие срочные грузы нагружались на громадные сани по 20 и 30 ящиков, т. е. от 65 до 95 пудов, и запрягались в эти сани по 3–5 лошадей «сугом», т. е. гуськом<sup>239</sup>. Следовательно, на троечном возке могло перевозиться до 60 пудов, на четверочном – 120, а на пятерочном – до 150 пудов груза. Скорость передвижения на возках была быстрой, более высокой являлась и цена доставки одного пуда, т. е. фрахт был более дорогим, что и гарантировалось ускоренной доставкой товара на ярмарки или конкретному потребителю. Розвальни в Томске стояли на улицах у купеческих домов, потому что они не могли пройти в ворота по «чрезмерной широте их отводов-розвалов»<sup>240</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-х годах XIX в. отмечаются пароконные, троечные, четверочные и пятерочные возки<sup>241</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 ящик считал это своей обязанностью: «Пусть-ка, мол, люди подивятся да поглазеют, как мы откалываем»<sup>242</sup>.

Езда на возках была небезопасной. Бывший купеческий приказчик П. Ф. Кочнев вспомнил трагический случай, произошедший с братом его жены, служившим в Томске в транспортной конторе «Т/д Евграф Кухтерин и сыновья»: «В конце января 1879 г. его отправили с так называемым возком чая в Ирбит на ярмарку. Возок был весом пудов в сто и более, укладывался на огромных санях, везли его на восьми лошадях, для провожатого на верху возка устраивалась маленькая кошечка, в которой он и ехал. С окончанием Ирбитской ярмарки Николай Александрович [Ерунов] отправился обратно в Томск на том же возке, нагруженном уже мануфактурой. И вот на половине дороги между Тюменью и Томском случилось несчастье. Дороги в это время обыкновенно бывают избиты до невозможности по ним проехать. Выехав с одной станции, возок не только навалился, но совсем опрокинулся вверх полозьями. Николай Александрович ни выпасть, ни выскочить не успел, а может быть, он в это время спал, возком его раздавило до смерти. Причем возок на нем лежал несколько часов. Ямщики бегали в деревню за народом, чтобы отвалить возок. Там его бедного и схоронили. Кажется, Кухтерины выдали какое-то маленькое пособие вдове, но что оно значит против жизни человека»<sup>243</sup>.

Обычно перевозкой на возках занимались потомственные ямщики. Они имели своих «друзков» в местах перемены лошадей, были всегда верны друг другу. Споров о поверстной плате не было, так как она устанавливалась с приказчиком первым ямщиком-дружком, да так и шла верст на 500, а то и на всю тысячу. При таком извозе ямщики и лошади менялись часто. «Лишь только успеют "прибежать" и прежний ямщик выпряжет своих лошадей, как в оглоблях возков появлялись свежие кони, так как они держались наготове в хомутах», – отмечал Д. И. Стахеев. «Дружки» везли кладь по 10 верст в час<sup>244</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>245</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>246</sup>.

Авторы «Материалов для изучения... Западной Сибири» об этой форме извоза в конце 80-х годов XIX в. не упоминают, но выявленные нами данные свидетельствуют о том, что этим способом купечество пользовалось в середине 70-х годов и не собиралось от него отказываться<sup>247</sup>.



Еще в 40-е годы XIX в. у крестьян-старожилов сохранился в памяти обычай «захватывать возки». «Бегут встречать на вершнях, верст 10 бегут. Кто первый добежал – тот и повезет», отставшие и опоздавшие теряли заработок<sup>248</sup>.

Преимущество возков было в весе перевозимого груза. Для сравнения возьмем данные по одноконным возам в Германии и Сибири. В. Зомбарт, цитируя барона фон Редена, пишет: «Согласно наблюдениям над многими немецкими дорогами средняя величина груза, приходящегося на лошадь тридцать лет тому назад, равнялась от 10 до 16 центнеров; двадцать лет тому назад – от 20 до 28 центнеров; в самое последнее время (середина XIX в. – О. К.) она возросла до 28–32 центнеров. Нередки теперь и четырехлошадные упряжки, которые в состоянии везти от 100 до 120 центнеров»<sup>249</sup>. Итак, сибирская лошадь в XVII – начале XIX вв. везла летом до 15, а зимой до 20 пудов груза, в середине XIX в. от 25 до 28 пудов, редко 30. Это от 3,2 до 4,8 центнера на одну лошадь. По сравнению с немецкой лошадью сибирская могла перевозить груза в 3–5 раз меньше в начале XIX в. и в 6–7 раз меньше ко второй половине того же столетия. Отчаянная разница. Но сибирский крестьянин и доставщики приспособлялись к географическим и климатическим условиям и качеству имевшихся лошадей. Во-первых, был организован связочный извоз из пяти упряжек. Если исходить из расчета 25 пудов на лошадь, то связка перевозила 20 центнеров – показатель груза на одну лошадь в Германии 30-х годов XIX в., т. е. брали числом упряжек, которыми управлял один человек. Во-вторых, привлекали более сильных и выносливых лошадей во второй половине XIX в. Этот вопрос регулировался их закупками на притрактовых ярмарках и проведением элементарной селекционной работы, когда стали приобретать в табуны породистых жеребцов. В-третьих, сохранение езды на возках, которые брали до 15 центнеров. В-четвертых, гнали так называемую «бесконную» гоньбу, т. е. меняли уставших лошадей, увеличивая вес груза до 30–32 пудов (4,8–5,12 центнера на лошадь в связке). Однако крестьяне не могли улучшить качество полотна дороги из-за ее огромной протяженности и их относительной малочисленности, феодальных методов содержания тракта и суровых климатических условий, к которым должна была приспособляться сибирская лошадь.

И все-таки абсолютное большинство товаров доставлялось на одноконных подводах. Данное суждение подкрепляется статистическими материалами.

В Российской империи интерес к средствам сухопутной перевозки вызывался изучением состояния внутренней торговли. Например, в 1849 г. императорское Русское географическое общество, приступая к подготовке обозрения внутренней торговли России, ограничиваясь обозрением главных коммерческих трактов, куда входил и Сибирский, требовало информации, в том числе:

- через какие города проходил тракт;
- направлялся ли он по главным почтовым дорогам или от них уклонялся, по каким причинам и в каких именно местах;
- общее протяжение коммерческих трактов;
- а также и о местах свалки товаров, передачи их другим возчикам, об удобстве перевозки их круглый год или только в известную пору, встречались ли естественные препятствия, затруднявшие движение транспортов и в какое именно время;
- какие главные товары перевозились в оба пути;
- из каких мест преимущественно отправлялись, и в какое время была значительнейшая перевозка;
- перевозили ли товары на лошадях или волах и сколько пудов полагалось на лошадь;
- какого рода возы употреблялись для клади;
- во сколько времени производилась доставка между важнейшими пунктами и сколько платилось за провоз, смотря по срокам доставки, в разное время года и на различных трактах;



- какие обстоятельства влияли на возвышение и понижение провозной платы;
- какого рода условия заключались между хозяевами товара, подрядчиками на доставку клади, и какой начет из провозной платы производился в случае доставки товара не в срок и в поврежденном виде;

Здесь же отмечались самые значительные тракты: шоссе между Санкт-Петербургом и Москвой, тракты: Тульский, Воронежский, Ярославский, Нижегородский, Сибирский, по волоку между Дубровкой (Волга) и Качалинской пристанью (Дон)<sup>250</sup>. Таким образом, Сибирский тракт в середине XIX в. входил в семерку самых значительных коммерческих трактов Российской империи при исследовании состояния транспортной промышленности во внутренней торговле. Попытаемся ответить на некоторые вопросы, указанные выше.

Так, в течение 10 лет, с 1820 по 1829 гг. в обоих направлениях через Томск прошло разное количество возов с тенденцией к постепенному росту. В документах городской думы указывается сумма собранных ежегодно денег, которая равнялась числу возов, потому что повозный сбор с 1820 г. устанавливался в 1 рубль с воза. Об этом свидетельствует документ – запись в журнале Томской городской думы от 10 ноября 1828 г., в пункте 6 которого отмечено: «По слушании рапорта алдермана Александра Тугоукова от 7 ноября, а по справке: 1-е. Предписанием г. бывший томский гражданский губернатор и кавалер от 15 января 1819 г. № 378 дозволил думе производить сбор по одному рублю с каждого воза. 2-е. Сбор сей назначен был в сметах о городских доходах и расходах на 1820 год, которая получала свое утверждение бывшего ген.-губернатора Сперанского, а потом в последующие годы утверждается высшим начальством»<sup>251</sup>. Однако о формах извоза в этом документе не говорилось. Приведем сведения из него.

Табель городских доходов в течение десяти лет (1820–1829 гг.)  
с проходящих через Томск возов с купеческими товарами (руб.)<sup>252</sup>

Год	Сумма сбора
1820.....	13 806
1821.....	12 694
1822.....	11 585
1823.....	14 178
1824.....	13 760
1825.....	11 948
1826.....	14 864
1827.....	17 168
1828.....	18 864
1829.....	17 890

Следовательно, количество собранных рублей равно числу возов, вышедших из города. До 1820 г. с проходящих через Томск купеческих возов брали по 50 коп. повозного сбора. В деле 1814 г. по запросу томской городской полиции указывается именно эта цифра<sup>253</sup>.

Связочный извоз нашел широкое отражение в источниках и литературе, а езда на возках описана Д. И. Стахеевым и в художественном плане изображена П. М. Кошаровым под названием «Сибирский возок»<sup>254</sup>.

При такой форме перевозки грузов ямщики и лошади менялись часто. Д. И. Стахеев отмечал, что «дружки»-ямщики везли кладь по 10 верст в час, следовательно, до 200 верст в сутки с учетом времени на перепряжку. Это подтверждали справочные цены 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>255</sup>.

Попытаемся понять, как развивалась эта форма перевозок и какую долю в дальнейшем извозе занимали возки.

Долю возков в общем дальнем извозе нам удалось проследить по документам Томского государственного архива. В «Книгах Томской градской думы на записку полученных с разного звания людей с проходящих через город Томск с купецкими товарами и по трактам Московскому и Иркутскому возов денег» на протяжении XIX в. картина развивалась следующим образом. Выборочный анализ книг показывает, что в сторону Иркутска возки отправлялись редко и то не более двух лошадей в упряжке, т. е. пароконные, что в общем не было редкостью. Возки в основном направлялись в западном направлении от Томска на Тюмень и Ирбит. В первой половине XIX в. чаще всего встречаются пароконные и троечные возки, а четверочные и пятерочные в пореформенные годы. Так, в 1830 г. из Томска в западном направлении вышло 64 пароконных воза<sup>256</sup>, а одноконных – 6502<sup>257</sup>, относительно которых пароконные составили 0,9%. В 1837 г. на Московский тракт выпущено было в январе 7 пароконных возов, в феврале – 53, в марте не было ни одного и в ноябре – 106 пар, т. е. за один год прошло всего 166 пароконных возов. Всего же по «Книге на записку... на пропуск чрез шлахбаум купеческих кладей на 1837 г.» из Томска на Московский тракт вышло 13 194 одноконных воза<sup>258</sup> из общего числа в 19 911<sup>259</sup> (с вышедшими по Иркутскому тракту, т. е. в сторону Иркутска). Относительно одноконных пароконные составили 1,25%. В 1838 г. на 8209 одноконных пришлось 9 пароконных возов, что равнялось 0,1%<sup>260</sup>. В 1839 г. на Московский тракт согласно «Книге о выдаче билетов на пропуск чрез шламбаумы возов с купеческими и разными товарами чрез г. Томск» в сторону Тюмени вышло соответственно – 7466 одноконных и 10 пароконных возов (0,13%)<sup>261</sup>.

В 1842 г. с проходящих возов брали сбор по 30 коп. серебром. Всего в этом году через Томск прошло с «купецкими» товарами возов 23 185<sup>262</sup>. В 1844 г. в сторону Тюмени ушло 13 возков, из которых 5 было троечных<sup>263</sup>, что в общем не меняло доли этих возков (0,12%) относительно одноконных, которых отправилось в том же направлении, – 10 456<sup>264</sup>. Однако наблюдается тенденция к использованию в гужевом извозе большего количества лошадей в одной упряжке – трех. В «Книге Томской градской думы...» повторяется слово «шламбаум». В 1848 г. в сторону Тюмени ушло 7883 одноконных и 12 пароконных возов (0,15)<sup>265</sup>. В 1849 г. на запад вышло из Томска 7857 одноконных возов и 10 пароконных (0,12%). В сторону Иркутска (по так называемому Иркутскому тракту) ушло 22 065 одноконных возов<sup>266</sup>. Таким образом, количество возов, вышедших на восток, в 2,6 раза превышало количество ушедших на запад. Надо учитывать, что обозы с купеческими товарами шли не только в Тюмень, но и на юг Западной Сибири, а часть груза с развитием пароходства перевозилась до Тюмени водой. В 1850 г. из Томска на запад вышло 6755 одноконных, 100 двоечных и 9 троечных возов. Возки составили 1,6%. Лошадей в них было 227, что составило по отношению к одноконным 3,36%<sup>267</sup>. Всего же из Томска в разных направлениях вышел 25 651 воз, в том числе в сторону Иркутска – 18 787<sup>268</sup>.

В 1861 г. из Томска на запад вышло 10 203 одноконных воза и 49 возков (0,48 %), в том числе: 6 парных, 9 троечных, 25 четверных, 9 пятерочных. Таким образом, в упряжи находилось 184 лошади (1,8%). В сторону Иркутска – 3 парных, 1 троечный и 1 пятерочный<sup>269</sup>. В 1863 г. из Томска отправилось на запад 58 возков: 4 парных, 39 троечных, 10 четверных и 5 пятерочных<sup>270</sup>. К сожалению, в деле «Книге данной из томской казенной палаты Томской городской думе на записку билетов и денег для провозимых через город Томск иногородними купцами с товарами возов и получаемых за оные в доход города денег в 1863 г.» нет окончания. Оно доведено только до 4 декабря, что уменьшает подлинность информации и о возках, и об одноконных возах, которых в том же направлении до 4 декабря вышло 6020<sup>271</sup>. Однако доля возков увеличивается до 0,96%, а количество лошадей в возках относительно одноконных возов численно составило 190, или 3,15%. Обратим внимание, что парных возов из возков было наименьшее число. Следовательно, во второй половине XIX в. купцы переходят на возки большей грузоподъемности. Что и

следовало доказать. Однако преобладающей формой перевозок грузов по Сибирскому тракту являлся дальний одноконный связочный извоз.



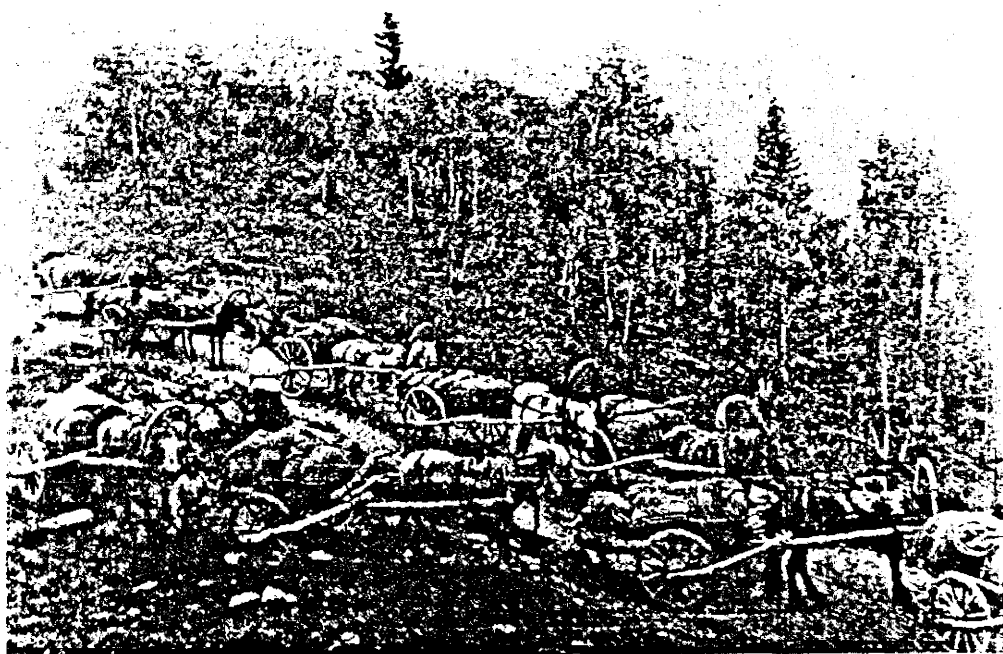
Сибирский тракт. Идет обоз из «Рассен» в район Красноярска. Худ. Б. Смирнов.  
1904 г. (НГКМ. Ф. 0075. № 8922)

Следовательно, господствующей формой при перевозке товаров по всей Сибири являлся дальний извоз, где основной транспортной единицей выступала «связка».

Специфической являлась перевозка кладей и уход за лошадьми в Якутской области. Барон Майдель так описывал гужевое дело в этой отдаленной области: «Так как каждое вьючное животное должно было нести шесть с половиной пудов, т. е. 260 фунтов, то кладь следовало распределить так, чтобы с каждой стороны вьючного седла приходилось по три пуда, а сверху можно было поместить пол пуда. Для укладки бокового багажа употребляются обтянутые кожей легкие деревянные ящики или кожаные мешки; все старания должны быть направлены к тому, чтобы как ящики, так и мешки были наполнены предметами до самого верха и при том весили ровно три пуда. Если не выполнено первое условие, то вещи подвергаются опасности разбиться или перетереться; не достает второго — кладь теряет равновесие, седла соскальзывают на сторону, заставляют останавливаться в пути, а на дурной конец могут причинить лошадям ссадины. Для укладки поверх седла берутся предметы, которые с одной стороны негодны по своей форме к упаковке в ящики и мешки, а с другой такие, которые постоянно необходимы в пути, как, например, провизия, кухонные принадлежности, спальные матрацы и т. д. Едущие в Среднеколымск купцы имеют обыкновение отправлять все свои товары и другой багаж из Якутска в это место и тут складывать их в свои пакагузы при помощи своих людей. На это уходит время от августа приблизительно до конца октября. В течение этого времени собственно вьючные животные, которые должны выдержать путь от Алдана до Колымска, передаются для откармливания на попечение различных предпринимателей и от заботливости, с которою последнее совершается, зависит в значительной степени удача этого обременительного и затруднительного путешествия».

Г. Ф. Майдель сообщал: «Таким же образом отослали и мы свой багаж, который нужно было окончательно приготовить к отправке еще в Якутске. Но к лошадям нужны и погонщики, которых нанял тот же любезный человек. Подобный проводник берется пройти путь на своей собственной

лошади и следить за пятнадцатью вьючными; он должен их вьючить и развьючивать, держать в полной исправности седла и остальную упряжь, как например, недоуздки, ремни и т. п., и наблюдать за тем, чтобы животные находились постоянно в хорошем состоянии и особенно, чтобы они не стирали себе спины седлами. Продовольствие его собственное, но он имеет право поместить по 20 фунтов своего багажа на 3–4 лошади. За все это он получает скудное вознаграждение в 65 рублей, и это за службу, которая длится с середины октября почти до половины июня. Трудно поверить, что находятся люди, принимающие на себя за такую ничтожную плату столь тяжелую обязанность, тем более, что требуется немалая опытность и много навыка, чтобы быть годным проводником в столь продолжительном и утомительном путешествии. Проводник не только сам должен знать дорогу и все броды многочисленных рек, но также иметь ясное представление, где находятся хорошие пастбища, чтобы делать на них привалы; не имея он сведений в этом отношении он в короткое время изнурит самых хороших животных»<sup>272</sup>.



Обоз в горах. Фото из коллекции НГКМ

Свои особенности имела перевозка грузов на Чуйском тракте. В 90-е годы XIX в. в значительной его части перевозка тяжестей возможна была только вьюками на лошадях и верблюдах. Обыкновенно на лошадь навьючивали тяжесть до 6 пудов весом, разделяя ее на две приблизительно равные части. Каждая такая часть, заделанная в кожу, холст и пр., соединенная с другой (две «половинки») веревками или ремнями, составляла «вьюк», который перекидывался через особое устройство седла так, чтобы обе половинки вьюка находились на боках лошади и сохраняли бы равновесие. Выравненный таким образом вьюк стягивали на лошади веревками, перекинутыми через седло и пропущенными под брюхом лошади. Иногда, если товар особенно ценный, сверху накрывали вьюк кожей для предохранения от дождя, но чаще не прикрывали ничем. Некоторые товары помещали в кожаные сумы, в грубые шерстяные или холщовые мешки и пр. На четыре вьючных лошади обыкновенно приходился один проводник, ехавший верхом на лошади, уже не обремененной никакой тяжестью, кроме седока.

Часть товаров провозилась не на лошадях, а на верблюдах, вьюки для которых вдвое тяжелее – пудов 18–20. Верблюдов работало на Чуйском пути сравнительно немного – полторы-две сотни, главным же образом товары перевозились лошадьми. По приблизительным подсчетам С. П. Швецова для

передвижения всего проходящего Чуйским трактом товара требовалось около 3 тыс. лошадей при 600 провожатых<sup>273</sup>.

#### 2.4. Значение извоза

Итак, мы рассмотрели все категории крестьян, участвовавших в извозе. Возникают вопросы: что же заставляло их пускаться в дорогу? Почему у них основной поговоркой была: «Держись правой рукой за соху, а левой за бич»?<sup>274</sup> Здесь опять нужно учитывать экономическое положение крестьян. Газета «Сибирь», ставя на первое место извоз, писала: «Подобные промыслы у крестьян подгородных и трактовых деревень приносят прямые выгоды уже вполне разбогатевшим крестьянам, особенно многосемейным. Одиночки и малоконные этих источников не имеют»<sup>275</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,



Встреча партии ссыльных с обозом на Сибирском тракте. Худ. Дж. Фрост (Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. – СПб., 1999. – Т. 2. – С. 1)

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>276</sup>.

Подобное отмечает и А. А. Кауфман: «Для кого, в самом деле, выгодно занятие, дающее возможность содержать зимою нужных для летней работы лошадей? ... Очевидно, только для богатея, имеющего 10–20 лошадей, засевающего 30–40 десятин... У него 15–30 лошадей, конечно, не найдет себе зимой работы "по хозяйству", а стоять даром в течение 2/3 зимы хозяин-капиталист своим лошадям не даст»<sup>277</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>278</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>279</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, даже по приблизительному исчислению, остается не менее 1,5 млн руб. от провоза в Восточной Сибири привозных из Европейской России товаров и кяхтинских чаев. Окладных же сборов со всего населения края поступило около 1 млн руб. Упадок извоза, по его мнению, «без сомнения отразится самыми неблагоприятными последствиями и относительно исправного поступления государственных податей, так как извоз составляет один из главнейших источников денежного дохода для сельских обывателей Восточной Сибири»<sup>280</sup>.

Крестьяне смотрели на извоз как на способ прокормить себя и лошадей в дороге, не затрагивая запасов, приготовленных на зиму дома. Отсутствие в течение нескольких месяцев зимой давало возможность прокормить рабочих лошадей до лета, а при случае — реализовать излишки сена на рынке<sup>281</sup>. «Действительно, они при благоприятных обстоятельствах скоро наживаются, заводят лучших лошадей и сбрую, берутся смелее за извоз; но падеж лошадей, внезапное возвышение цен овса и сена, порча дороги, метель, и оттого отсрочка поставки одним разом расстраивают их состояние, и редкий ямщик-хозяин не испытывал этого переворота», — отмечал в середине XIX в. Ю. А. Гагемейстер<sup>282</sup>.

Извозом крестьяне занимались обычно в осенне-зимнее время, когда заканчивались полевые работы, когда устанавливались дороги и замерзали реки. «Эх, кабы не нужда, черт разве сунул бы брать летнюю доставку», — говорили крестьяне одному из корреспондентов «Сибирской газеты»<sup>283</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 были больше («за колесо случается 5 рублей заплатить, а зимой все сани 5 рублей стоят»); увеличивалось количество перевозов через реки, а за них надо было платить по 30 коп. с лошади; значительные расходы на смазку — ведра дегтя хватало на две «пряжки»; частые вычеты за подмочку товаров летом повышались, да и кражи летом случались чаще, чем зимой<sup>284</sup>.

Поэтому возрастали цены на доставку грузов в весенне-осенний период. В 1848–1852 гг. доставка пуда в среднем обошлась от Иркутска до Томска: весной — 2,38 руб., летом — 2,45, осенью — 3,03, зимой — 1,72 руб. Высшая цена стояла весной 1848 г. — 4,62 руб., низшая — зимой 1849 г. — 1,41 коп.<sup>285</sup> Цены за перевозку понижались с востока на запад. Если разделить дорогу из Кяхты до Нижнего Новгорода на участки, то примерно в это время за одну копейку пуд груза перевозился на расстояние:

Расстояние	Количество груза (пуды)
От Кяхты до Иркутска (563 версты).....	8
От Иркутска до Томска (1553 версты).....	7
От Томска до Тюмени (1551 верста)	
сухопутно.....	13
водой.....	30
От Тюмени до Перми (735 верст).....	12
От Перми до Нижнего Новгорода (973 версты).....	24

Таким образом, средняя плата за доставку пуда от Кяхты до Нижнего составляла 4 руб., или по 1 коп. за 13,3 версты, но при этом избиралось лучшее время года. Иногда неспешно удавалось доставить товар с ярмарки до Кяхты за 2,50 руб., но он тогда бывал в дороге до девяти месяцев; если же требовалось доставить груз за два месяца, то плата утраивалась. Это именно случалось с товарами,

которые провозились сухим путем от самого Нижнего Новгорода, и тогда они назывались «горными»<sup>286</sup>.

Товарно-денежные отношения, как отмечали современники, захватывали крестьян, занимавшихся извозом. Н. Ушаров писал: «Наглядевшись дорогой всякого люда, которые по большей части так и норовят содрать с него лишнюю копейку, извозчик недоверчив и расчетлив до мелочничества, до смешного. Постоянно видя кругом только расчеты и деньги, деньги и расчеты, он привык считать деньги выше всего на свете...»<sup>287</sup>. Эти же отношения влияли на образ жизни притрактовых крестьян. «Близость к городу развивает новые потребности, каких не знают захолустные мужики. Здесь и шегольства больше, и они щедрее на плату духовенству, и до вина большие охотники», – писала газета «Сибирь»<sup>288</sup>. В отношении восточно-сибирских трактовых крестьян современники отмечали: «Посещение отдаленных селений и городов даже благоприятно действует на быт крестьян, знакомя их с иными обычаями, а иногда и с неизвестными отраслями труда и хозяйства. Так, многие крестьяне вывозят из Томской губернии семена хлебных растений улучшенных пород; отсюда же привозят они лошадей более крупной породы, чем туземные»<sup>289</sup>. Труд ямщиков-возчиков требовал большой выносливости и физической силы. Подвергаясь многим невзгодам, лишениям, днем и ночью под открытым небом, везли они тяжелый груз и людей по ухабистой дороге, занесенной снежными сугробами или размытой дождями. Память жителей тракта старших поколений, писал в 1959 г. А. А. Мисюрев, – и в наше время сохраняет предания о ямщицком труде и быте. Когда в притрактовом селе собираются вместе несколько пожилых людей, нередко темой их беседы служат воспоминания о "сильнушших", "удаляшших" людях»<sup>290</sup>.

Таким образом, в жизни притрактового населения извоз играл большую роль. Его организация носила предпринимательский характер. Формы организации перевозок менялись в связи с усилением торгового капитала, который концентрировал перевозку грузов в руках транспортных фирм. Крестьяне все больше попадали в зависимость к фирмам-доставщикам, что давало возможность последним понижать провозную плату и усиливать эксплуатацию крестьян. Этот процесс способствовал социальному расслоению притрактового населения.

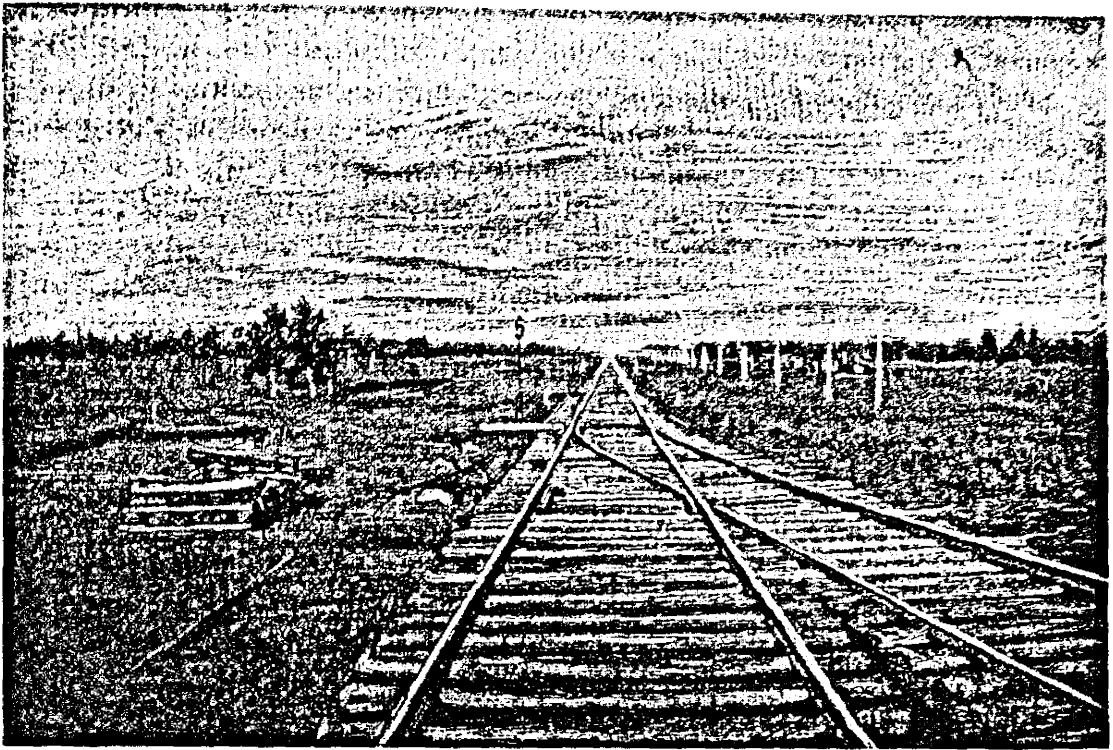
Хотя организация извоза во многом была традиционна, но формы подряда, найма, расчета совершенствовались, становились более гибкими по мере социально-экономических изменений во второй половине XIX в.

Что касается технической стороны при организации «дальнего» и «ближнего» извоза, то приемы его с небольшими изменениями сохранялись на протяжении всего XIX в. При этом нельзя не учитывать географический фактор: более сложный рельеф местности Восточной Сибири и равнинность Западной.

Во второй половине XIX в. организация гужевого извоза достигла своей наивысшей точки. Этот вид промысловой деятельности соответствовал невысокому уровню развития производительных сил Сибири, но в отсутствие железных дорог был единственным средством при организации обмена между районами страны. Поэтому организация фирм-доставщиков способствовала более интенсивному товарообмену между Европейской Россией и Сибирью и внутри ее между отдельными экономическими районами сельскохозяйственного и промыслового значения, а также приграничной торговле в условиях экстенсивного развития сухопутного транспорта в крае.

Проведение железной дороги вдоль Сибирского тракта заставило крестьян в большинстве случаев обратиться к хлебопашеству. Однако на первых порах возчики пытались конкурировать с железной дорогой. В «Обзоре Томской губернии за 1896 г.» писалось: «Извозом занимаются и по Московскому тракту, несмотря на существующую железную дорогу. Замечательно то, что стоимость провоза на лошадях от Томска до Красноярска была почти одинакова со стоимостью провоза по железной дороге, а если принять в расчет накладные расходы – плату за провоз товара на железнодорожную станцию и за доставку его со станции в склад получателя, а также издержки за





Западно-сибирская железная дорога в Барабе (Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. – СПб., 1907. – Т. 16. Западная Сибирь. – С. 371)

двукратную перекладку товара, то доставка на лошадях могла обойтись на 1–2 коп. с пуда дешевле против ж/д. Очевидно, возчики за выгодою не гнались, а довольствовались только тем, чтобы прокормить в течение зимы себя и лошадей, тем более, что упряжь осталась от прежних годов»<sup>291</sup>. Однако уже в 1898 г. в подобном «Обзоре» отмечалось, что вдоль железной дороги промысел заметно уменьшается, «обратившиеся к земледелию извозчики находили это занятие хотя и более тяжелым, но зато более постоянным и выгодным»<sup>292</sup>. В 1897 г. семей, занятых извозом, вместо 1072 в 1896 г. в Томском округе осталось 865, в Мариинском, вместо 613 – 426<sup>293</sup>. Железная дорога одержала победу над извозом. Но он не исчез полностью, а стал приспособляться к подъездным путям. В начале десятки, а позже миллионы пудов грузов, перевозимых железной дорогой, доставлялись к ней гужевым транспортом.

### § 3. ПОЧТОВАЯ ГОНЬБА. ЛЕГКОВОЙ ИЗВОЗ

Выше нами был рассмотрен товарный извоз, игравший важную роль в жизни притрактового населения. Кроме того, население «станочных» селений, т. е. тех, где располагались почтовые станции, занималось перевозкой пассажиров и почты.

До появления подрядной и вольной гоньбы почтовая и ямская гоньба была обязательной повинностью крестьян, трудной и дорогостоящей. В 40-е годы XVIII в. подводная гоньба по Московскому тракту стала осуществляться регулярно. С 1738 по 1743 гг. силами чаусских крестьян она велась через Барабинскую степь, в дальнейшем, по их настойчивому требованию, к чаусским крестьянам были приписаны жители Сосновского, Верхотомского и Спасского станов, которые стали обслуживать участок тракта от Чаусского острога до Бергамацкой слободы. В 1742 г. появился указ о создании от Томска до Красноярска и Енисейска почтовых станков, на которых предписывалось содержать по одному двору и четыре лошади. Всем, кто изъявлял желание поселиться на станке, разрешалось в течение двух лет не платить оброков и других сборов. Им дозволялось беспошлинно



торговать пивом, квасом, табаком, сеном, овсом и «харчами». В 1749 г. этот указ был снова возрожден, поскольку желающих поселиться на станках оказалось очень мало. Указ предписывал в случае, если не окажется охотников, снарядить самых «подлых», кто будет не в состоянии выполнять мирские повинности, за которые следовало платить «нароцкие» деньги по третям года. В 60–70-е годы XVIII в. на тракте между Тобольском Тарой на 17 станках по шести, а между Тарой и Томском на 25 станках содержалось по две лошади и в нескольких пунктах подставы из ямских лошадей для ямской же гоньбы. Две подставы до Тары имели по 60 лошадей: в д. Кусерятской и Зудиловском форпосте, а между Тарой и Томском на семи подставах было по 10 лошадей: в Таре, в зимовьях Копьеве, Турумове, Комлацком, Закатитском, в Обнорском Бору, в г. Томске. Всего между Тобольском и Иркутском в это время насчитывалось 84 станков (станов). Расстояния между ними не соответствовали указным – от 20 до 30 вест, а были большими из-за незаселенности тракта и неустройства дополнительного числа станов. Поэтому расстояния между ними были от 20 до 46 верст, что создавало трудности в отправлении почтовой гоньбы, так как на дистанции свыше 30 верст лошади не могли выдержать систематической гоньбы со скоростью не менее 10 верст в час без постоянного отдыха, требовавшего не менее трех часов отстоя после возвращения на станцию<sup>294</sup>.

Проезжавшие по тракту по делам службы крестьяне за подводы платили прогонные деньги – по 1 деньге зимой и 1 коп. летом за версту, с купцов на станках брали «наемные» деньги, чиновники по уезду обслуживались бесплатно. Но все же оплата подвод не облегчала положение крестьян. Они обязательно в течение всего года по очереди или подряду поставляли подводы для почтовой или ямской гоньбы. Не случайно в 1748 г. уртамские крестьяне просили воеводскую канцелярию убавить размеры этой повинности: содержание подвод на станциях и форпостах разоряло их, отвлекало от хозяйства<sup>295</sup>. Однако власти продолжали привлекать податных жителей к гоньбе на тракте. Так, по «Расписанию, учиненному в Томском нижнем земском суде, сколько в каждой именно волостях имеется учрежденных в селениях станциев и чрез какие расстояния верст разгон подвод и с каким числом душ все принадлежащие тягости исправляемы быть должны и сколько душ от которой именно волости в стороне имеющихся причисляется к состоящим на трактовой дороге», в 1796 г. в Тырышкинской волости в д. Тырышкиной к Каинску от Крутых Ложков на 20 верстах, к Томску до Чеуска – 26 верстах, к Колывану до д. Крохалевской на 20 верстах, а всего на 66 верстах была приписана 721 душа мужского пола заводских, государственных и экономических крестьян из близлежащих трактовых и нетрактовых деревень: Тырышкиной, Воробьевой, Черемшанской, Табатчиковой, Панафидиной, Мысовской, Подволошной, Вахрушевой, Грязнушенской и Соколовой. То же в Чаусской волости на тракте от самого Чаусского острога к Каинску до Тырышкиной на 26 верст, и к Томску до Оры на 19 верст, а всего на 45 верстах должны были содержать разгон подвод 583 чел. из Б. Ояшинской, М. Ояшинской, Самочерновой, Кисловой и Чаусска<sup>296</sup>. Подобную гоньбу отправляли крестьяне всех населенных мест, приписанных к трактам.

При исполнении почтовой повинности крестьянам приходилось испытывать трудности разного рода. Так, в рапорте Гилевского волостного суда в Тюменский земский суд сообщалось, что «17 июля 1787 г. следующие с московской подчтой подпорутчик Павел Алабин и табольский подчталион Ермолай Иванов бесчувствия пьяны, требуют для препровождения от селения до селения в канвой по десяти человек, но в его бумагах указано от Москвы до Перми в опасных местах брать по 10 человек. Они же требовали здесь. Подпорутчик Алабин устраивал уличного десятника держащего в руках плетью, также и на волостного пищика подчталион Иванов замахивался неоднократно ударить и потому их исподпристрастные требования наряжены были в канвой д. Артамоновой крестьяне ... А в д. Ерковой требовали от десятника вместо канвою девку, а естли де девки нет, то бабу хорошую, на что десятник им стал проговаривать, что у нас в селении таковых не имеется, а за оную его отговорку начали стегать немилосердно плетью...». Крестьяне просили Тюменский земский суд «...защитить ... дабы чрез таковое от проезжающих предобидение обывателям не могли придти во всекрайнее разорение»<sup>297</sup>.

Для выполнения подводной гоньбы по станам избирались ямские старосты, которые по крестьянским сотням устанавливали очередность поставки подвод, следили за порядком обслуживания тракта. В 1748 г. уртамский ямской староста снарядил для подводной гоньбы своих крестьян в две очереди на Ташеринский станец во главе с десятником, но один десятник не явился, в результате старосте за каждую неявившуюся по очереди подводу пришлось платить по 1 руб. От д. Ояшинской до Дубровинской в это же время гоняли подводы крестьяне Умревинского, Чаусского и Сосновского острогов по очереди под руководством Петра Пономарёва. Через Барабинский волок тракт обслуживали крестьяне-подрядчики из д. Криволуковой Трусков и Ерёмин, которые жаловались начальству, что им пришлось обслуживать лишних 60 верст в сторону Тары, поскольку ямщик Ячищев сбежал неизвестно куда. Крестьяне и местные власти считали подряды более надежным средством, хотя и дорогим. Как правило, от станца до станца приходилось 20–30 верст, от Чаусского острога до Тартасского форпоста на 563 верстах имелись в 1748 г. 16 станцев, на которых содержались по 8 лошадей и подводчикам станца на подмогу выдавалось по 100 руб. Один подрядчик Саломатов обслуживал треть пути через Барабу<sup>298</sup>.

Н. Ф. Емельянов отмечает, что фактически крестьяне до полного устройства ямских станций не освобождались от подводной гоньбы, а их создание растянулось на целые десятилетия. За 40 лет попытка заменить крестьян при подводной гоньбе ямщиками не увенчалась успехом. Указ Сибирской губернской канцелярии к Ямской канцелярии мая 1756 г. об отстранении крестьян от подводной гоньбы по тракту от Тары к Томску и замене их тобольскими и демьяновскими ямщиками был исполнен частично, так как тех ямщиков, которые переселились на тракт или исполняли гоньбу наймом подрядчиков, не хватало. И крестьяне в условиях роста объемов ямской и почтовой гоньбы вынуждены были тратить еще больше средств. Так, в 1800 г. нелюбинские и богородские крестьяне истратили по 73,5 коп. с души, одновременно выставляя подводы натурой. В 1802 г. крестьяне Колыонской волости потребовали за подводную гоньбу с нелюбинских крестьян примерно по 2 руб. с души, потому что отправляли ее за них. В 1800 г. администрация Томского уезда запретила крестьянам подрядаться в подводную гоньбу, поскольку это должны были делать ямщики Тарского уезда. Но не всегда находились ямщики-подрядчики, и тогда подключались крестьяне. Оплата по подряду зависела от размера участка пути, количества выставляемых лошадей и вида самой гоньбы. В 1806 г. власти снова разрешили заключать подряды. Уже в 1806 г. пара лошадей на тракте по подряду стоила 270–325 руб. в год. Сами крестьяне, если удавалось, подрядались за 200 руб.<sup>299</sup>

То же происходило и в Восточной Сибири. Почтовые тракты здесь тянулись более чем на 10 тыс. верст. Чтобы обеспечить их нормальное функционирование, было создано 388 почтовых станций, на которых постоянно содержалось 3130 лошадей. В Иркутской губернии вместе с Забайкальем и Якутской областью было сосредоточено 2/3 всех станций (243), 2030 лошадей, 45 пар оленей и 9 нарт собак. Чрезвычайная отдаленность большинства селений от трактовых дорог исключала возможность отправления почтовой гоньбы натурой и вынуждала крестьян отбывать эту повинность наймом. Лишь в притрактовых селениях, и то в отдельных случаях, эта повинность носила натуральный характер. Так, по сообщению генерал-губернатора Восточной Сибири, в 1824 г. в Енисейской губернии из 48 492 душ мужского пола государственных крестьян содержали почтовые подводы натурой 3951, наймом – 44 541 чел.<sup>300</sup>

Главным устройщиком ямской гоньбы и междудворной был воевода, техническими руководителями – крестьянские миры. Ямская гоньба неоднократно меняла свои формы. Но основной формой являлся наем крестьянами особых подрядчиков, которые и осуществляли гоньбу на своих или чаще всего на наемных подводах. Для оплаты затрат крестьяне собирали между собою деньги, а для заключения договора и раскладки сборов время от времени созывались съезды крестьянских уполномоченных; платежи разверстывались ими по тяглым десятинам. Так как государство до конца первой четверти XVIII в. пользовалось подводами бесплатно, все материальные издержки ложились на пашенных крестьян<sup>301</sup>.

До начала 20-х годов XIX в. ни местные власти, ни губернские правления не вмешивались в организацию найма крестьянами подрядчиков на почтовую гоньбу. Как правило, этот наем был «почти везде безгласным, безотчетным и потому чрезвычайно дорогим»<sup>302</sup>. При этом земские чиновники часто вступали в сговор с подрядчиками, увеличивая расходы крестьян в связи с подорожанием содержания гоньбы.

В целях пресечения многочисленных злоупотреблений и уменьшения сборов на почтовые повинности в июле 1822 г. по решению М. М. Сперанского частные наймы по подводной гоньбе были преобразованы в общий наем, который совершался на открытых торгах под надзором губернского начальства «не безгласно и безотчетно по селениям и по прихотям земских чиновников, но ... с отчетами, всем казенным сборам свойственным»<sup>303</sup>. Поэтому земская гоньба была причислена к общим денежным повинностям. На наем почтовых лошадей ежегодно стали объявляться торги. Как и до начала 20-х годов, подряды брали отдельные зажиточные крестьяне или целые крестьянские общества. Из земских повинностей М. М. Сперанский считал важнейшей содержание почт. В 1819 г. в записке «О дополнительных правилах об отправлении обывательской гоньбы» он приказал: «1. Немедленно вызвать желающих принять на себя содержание почтовых лошадей в уездах Иркутском и Нижнеудинском и открыть торги установленным порядком... 5. Разослать правила о почтовой гоньбе, чтобы исключить злоупотребления при требовании подвод. 6. Торги должны быть повсеместно окончены к 15 ноября или по крайней мере к 1 декабря... 7. О торгах опубликовать повсеместно»<sup>304</sup>. Таким образом, М. М. Сперанский начал заниматься вопросами организации почтовой гоньбы сразу по прибытии в Сибирь.

Почтовая гоньба в Сибирь от Москвы до Тобольска существовала с 1733 г. Обеспечивала ее Ямская канцелярия по маршруту: Москва – Владимир – Муром – Нижний Новгород – Козмодемьянск – Царёво-Саянчурск – Яранск – Котельничий – Хлынов – Кайгородок – Соль-Камская – Верхотурье – Туринск – Тюмень – Тобольск. В 1754 г. почта ходила один раз в неделю, преодолевая расстояние в 2409 верст<sup>305</sup>. Берг-коллегия предложила перенести почтовый тракт по маршруту: Нижний Новгород – Казань – Кунгур – Екатеринбург – Тюмень и до Тобольска и возить почту два раза в неделю. Сенат, сохранив Верхотурскую почтовую дорогу, приказал Ямской канцелярии учредить «особливую... почту» через Екатеринбург до Тобольска и содержать на каждой станции по 4 почтовые лошади. Курьеры могли ездить только от двора Ее Императорского Величества, а все остальные через Верхотурье. По новому почтовому тракту посылали только письма, а посылки конфисковывались<sup>306</sup>.

Со временем почтовая связь распространилась по всей Сибири. В связи с открытием Енисейской губернии в 1824–1827 гг. на главном Сибирском тракте в округах Ачинском и Красноярском Енисейской губернии за счет казны было выделено на постройку трех почтовых домов 30 тыс. руб. Потратили 25 тыс., сэкономив 5 тыс. руб.<sup>307</sup> А в самом Красноярске в 1823–1824 гг. была учреждена губернская почтовая контора на общем положении, с подчинением оной всех почтовых мест и станций Енисейской губернии<sup>308</sup>.

Вся деятельность крестьянства притрактовых сел по перевозке пассажиров и почты к XIX в. объединена нами под названием «легковой извоз», или «ямщина». Из ямщины мы выделяем на Московско-Сибирском тракте три вида легкового извоза по характеру его организации: контрактная гоньба (почтовая); вольная гоньба, связанная с перевозкой пассажиров; и междудворная обывательская (земская) гоньба – повинность крестьян перевозить по служебной надобности представителей администрации, сопровождать арестантские партии или посылать нарочных из села в село. Как бы юридически различно ни были оформлены эти виды легкового извоза, на Московско-Сибирском тракте они в совокупности вовлекали крестьян трактовых сел в извозный промысел, придавая ему предпринимательскую направленность, служа в целом развитию товарно-денежных отношений в зоне влияния Сибирского тракта.

Оценка очевидца Ф. А. Веретнова в 1925 г. подтверждает высокую роль извозного промысла в жизни трактовых сибиряков: «Когда тут проходил тракт – хорошо было! Раньше царствовал здесь народ! Жили богато! Бедноты не было! На тракту Батой (селение) держал 10 пар почт. "Московская" почта сразу брала 8–9 пар, ну "Иркутская", та меньше, 4–5 пар. К Петрову дню золото везли – караван приходил. Слитки золота клали в колоды и прикуют к возу, пудов по 25 на возок. Ехали вооруженные сопровождающие да на каждой возок по одному постороннему пассажиру с разрешения начальника каравана. Лошадей по 5 иной раз запрягали.

Хрестьянин хорошо зарабатывал: почтовые всегда в разгоне "по казенной надобности", а "вольные" работали! Ну, обозы сплошь шли... Кроме обозов, почты ехало по тракту много проезжающих, кто по службе, а кто просто по своей надобности. Проезжали от государя кульеры и фельегеры – ну тогда беда! Кульер ездил по часам: от Батоя до Кускуна 1,5 часа, ямщику доставалось не дай бог! А фельегер без часов – строго и скоро – бежало 5 коней, а он один»<sup>309</sup>.

### 3.1. Контрактная почтовая гоньба

По Московскому тракту, протянувшемуся от Пермской губернии до Забайкальской области на 3408 верст (через губернии Тобольскую, Томскую, Енисейскую и Иркутскую), было расположено 150 станций, из них на трех от границы Пермской губернии (Тугулымской, Успенской и Тюменской) существовали вольные почты купца Михайлова<sup>310</sup>. На 147 станциях содержалось 2936 лошадей, или 1468 почтовых пар<sup>311</sup>.

По данным Ю. А. Гагемейстера, в середине XIX в. в Сибири в губерниях количество почтовых дорог, станций, перевозов, почтовых лошадей было следующим табл. 2. 2).

Таблица 2. 2

Количество почтовых дорог (в верстах), станций, перевозов, почтовых лошадей (пар) в середине XIX в. в губерниях и областях

Наименование	Тобольская губерния	Томская губерния	Енисейская губерния	Иркутская губерния	Забайкальская область	Якутская область	Кяхтинское градоначальство
Почтовые дороги (версты)	7511	2267	2334	3186	2521	Не указано	Не указано
Станции	162	131	53	174	60	129	2
Перевозы	63	78	Не указано	Не указано	230	Не указано	Не указано
Лошади почтовые (пары)	902	793	278	836	276	564	15

Все же протяжение главного Сибирского тракта от границы Пермской губернии до Иркутска составляло 3188 верст, от Иркутска до Кяхты через Байкал – 522,5 версты, а через Тункинскую крепость по Кругоморской дороге – 650 верст<sup>312</sup>.

Для того чтобы содержать почтовую гоньбу, надо было иметь почтовые станции. Почтовые станции или дома строились по определенным правилам и чертежам. Например, в Барнаульской чертежной в 1818 г. были даны планы станционных домов с. Чаусску, д. Тырышкиной, Орскому Бору, д. Дубровиной, Ташаринской, с. Ояшу, д. Проскоковой, Варюхиной и Калтайской. На достаточно типовом плане имелись: 1) двор для приезжих с двумя воротами; 2) навес для поставки ямских

повозок; 3) крыльцо; 4) сени и в них очаг; 5) горница с перегородкой для проезжавших; 6) изба для ямщиков; 7) заднее крыльцо; 8) нужное место; 9) чулан; 10) амбар с ледником; 11) задний двор; 12) поветы для поклажи сена и под ними двор для лошадей<sup>313</sup>. В 1825 г. в чертежах добавляется: горница для проезжавших чиновников, горница для почтового смотрителя, в избе ямщиков – перегородка для арестантов<sup>314</sup>. Станционные дома строились подрядчиками за счет земских средств или помещения снимались первое время у трактовых крестьян. Например, в селении Тырецком Балаганского округа постройка станции губернским властям обошлась в 2108 руб. 20 коп. Торги по подряду на ее сооружение состоялись 20 мая 1859 г. в Иркутской губернской строительной комиссии<sup>315</sup>. Подобные торги состоялись 26 июня 1859 г. на постройку почтовых домов на станциях Рыбинской, Ключевской и Ключинской Канского округа соответственно за 2696 руб. 37 коп., 2696 руб. 37 коп. и 1485 руб. 13 коп., а также прошли торги на исправление Черемховского почтового дома<sup>316</sup>.

После появления губернских периодических изданий объявления о торгах на содержание почтовой или земской гоньбы печатались в них. Например, ишимский окружной исправник объявлял, что «им на местах расположения почтовых станций: Ишимской, Боровской, Тушнолобовской, Кусерякской, Безруковской и Карасульской назначены торги с узаконенною через три дня переторжкою. Желаящие явиться на эти торги должны предъявить о личности своей надлежащие документы и благонадежные залогов»<sup>317</sup>. Таким образом, право содержания почтовых лошадей на станциях получали лица, вступившие в подряд с казной и заключившие контракт на определенный период, обычно на трехлетие. Эти лица обязывались возить почту и пассажиров. Подряд заключался во время торгов, о которых объявлялось заранее. Обычно торги проводились при окружном полицейском управлении или на месте расположения почтовой станции<sup>318</sup>. Для участия в торгах следовало представить ручательство доверителей, т. е. односельчан, где говорилось о том, что данное лицо или группа лиц могут содержать на станции необходимое число лошадей со всей упряжью и оснасткой для провоза почты и пассажиров. Ручательство подтверждалось подписью всех членов схода, затем фиксировалось в волостном правлении и заверялось окружным исправником и участковым земским заседателем<sup>319</sup>.

Из отчета генерал-губернатора Западной Сибири за 1880–1881 гг. видно, что вступившие в торги крестьяне, имевшие ручательство от своих обществ, в случае надобности при разорении получали помощь от общества или общество принимало содержание почтовой гоньбы на свой счет<sup>320</sup>.

Крестьяне, по каким-либо причинам утратившие возможности выполнять контракт, передавали часть своей нагрузки другим лицам. Так, в заявлении в томскую подвижную комиссию крестьянин Матвей Карпов писал, что крестьянин Нижне-Каинской волости с. Булатова Иван Михайлов, заключивший контракт на поставку трех пар почтовых лошадей на Булатовскую почтовую станцию с 1893 по 1896 гг., передал право содержания одной пары почтовых лошадей на той же станции ему, Карпову, который представил при этом и одобрительное ручательство общества<sup>321</sup>.

Бывали случаи, когда власти отбирали у почтосодержателей право подряда. У крестьянина Ояшинской волости Томской губернии Попкова, который держал по подряду две почтовые пары на Болотинской станции, «по причине несостоятельности» (изнурения лошадей) отобрали почтовую гоньбу и передали его поручителям, т. е. заставили их возить почту и проезжающих. По описи имущества Попкова как несостоятельного почтосодержателя значилась сумма в 343 руб. 15 коп. С него взыскали переплаченные ему 47 руб. 49 коп., а штраф 93 руб. 50 коп., который взимался с подрядчика за невыполнение контракта, был списан на основании «всемилодивейшего манифеста» (Николай II взошел на престол). Почтосодержание было отдано по контракту на торгах другим крестьянам<sup>322</sup>.

Неурожай хлебов и трав мог разорить почтосодержателей. Из прошения Павла Петрова мы узнаем, что он являлся содержателем Ишимской почтовой станции и земской гоньбы с 1 января 1891 г. по 1 января 1896 г. за 4039 руб. в год, или по 11 руб. 19 коп. в сутки. Он содержал 70 лошадей

и 18 ямщиков. «Но феноменальный неурожай хлебов и трав, который не запомнят даже старожилы» привел его к разорению. Содержание лошадей и ямщиков в сутки обходилось ему около 55 руб. Кроме того, 27 лошадей пало от бескормицы. Находясь на поприще почтосодержателя 20 лет, он еще ни разу не прибегал к помощи казны и теперь просил ссуду, говоря, что «из зажиточного крестьянина превратился в бедняка»<sup>323</sup>. С этим прошением перекликалось другое – крестьян Егора Васильева, Якова Иванова, Селивёстра Лузина и Степана Каргаполова. Они в 1889 г. заключили на торгах и переторжках контракт на отправление в течение 7 лет почтовой гоньбы на станциях, смежных с г. Ишимом – Боровской и Тушнолобовской, и в силу падежа лошадей понесли убытки (20 лошадей на станции Боровской стоимостью в 750 руб. и 19 – на Тушнолобовской на 600 руб.). Крестьяне объясняли, что они оказались в безвыходном положении еще и в связи с повышением цен на фураж и другие продукты<sup>324</sup>. Такое случалось и с зажиточными крестьянами.

Почтовая гоньба требовала значительных затрат как на первоначальное обзаведение, так и на содержание в исправности лошадей, экипажей и прочего снаряжения. Поэтому она сосредотачивалась в руках зажиточной части населения. Справочные цены, собиравшиеся накануне заключения подрядов с почтосодержателями-крестьянами в Енисейской губернии по приказу начальника Иркутского почтово-телеграфного округа на 24 марта 1888 г., показывают, что годовое содержание одной лошади со сбруей, повозками и ямщиком на Рыбинской почтовой станции Ачинского округа обходилось в 705 руб.<sup>325</sup>

Вообще содержание почтовых лошадей в Восточной Сибири обходилось дороже, чем в Западной, так как там был дороже фураж, особенно овес.

Мы видим, что подряд на поставку одной почтовой лошади требовал значительных материальных затрат и мог быть выполняем только зажиточными крестьянами. Содержание одной почтовой лошади обходилось гораздо дороже, чем непочтовой. Так, содержание 522 лошадей на почтовых станциях Тобольской губернии в 1863 г. обошлось в 7377 руб. серебром, т. е. в среднем на одну лошадь приходилось 148 руб. 23 коп. затрат, а прокорм одной непочтовой упряжной лошади обходился в г. Тюмени и Ялуторовске по 40 руб., в Ишиме и Омске – по 30 руб.<sup>326</sup> Разница, как видим, огромная. Почтовая лошадь требовала качественного корма – овса и мягкого хорошего сена, а непочтовая могла обходиться сеном с небольшим добавлением овса. Поэтому стоимость содержания почтовых лошадей напрямую зависела от урожая овса и сена. Кроме того, повышала стоимость содержания почтовых лошадей и необходимость приобретать особый инвентарь: повозки и другие принадлежности, которые не нужны были при других обстоятельствах.

В 1850 г. в Томской губернии на 131 станции выставлялось почтовых лошадей 937 пар, на содержание которых употреблялось из сумм земского сбора 95 350 руб. 85,5 коп. серебром, в том числе в пересекавшихся Московско-Сибирским трактом округах: Томском – 14 станций (206 лошадей), Каинском – 18 станций (252 лошади), Колыванском – 14 станций (128). На их содержание требовалось: в Томском округе – 48 726 руб. 7 коп., Колыванском – 9105 руб. 13 коп., Каинском – 28 361 руб. 95 коп. Так как в Томском округе от Московского тракта существовали ответвления почтовых трактов, то в чистом виде затраты на содержание одной пары на Московско-Сибирском тракте можно вычислить только по Каинскому округу. Всего на одну станцию в среднем выставлялось 14 лошадей. Содержание одной почтовой лошади обходилось в 112 руб. 54 коп. в год. В Томском округе – в 236 руб. 36 коп.<sup>327</sup> Содержание обывательских и этапных лошадей в 1850 г. было следующим (табл. 2. 3).

## Стоимость содержания обывательских и этапных лошадей

Округ	Обывательские лошади	Этапные лошади
Томский	3938 руб. 79,5 коп.	4532 руб. 67 коп.
Каинский	1527 руб. 34 коп.	4174 руб. 84,5 коп.
Колыванский	2795 руб. 31,5 коп.	928 руб. 79 коп.

Приведенные данные свидетельствуют, что на содержание обывательских лошадей приходилось затрат в Каинском округе в 15 раз меньше, чем почтовых, а на содержание этапных лошадей больше, чем обывательских, в 2,5 раза. В Томском, соответственно, в 12 раз меньше, чем на почтовых, и чуть больше на содержание этапных. Всего же из 179 230 руб. 43,5 коп. расхода земского сбора более половины средств уходило на содержание почтовых лошадей<sup>328</sup>.

В 1852 г. на содержание почтовых лошадей и станций расходовалось: по Тобольской губернии – 95 254 руб., по Томской – 124 265 руб., по Енисейской – 101 552 руб. Средства распределялись большей частью между содержателями почтовых станций<sup>329</sup>.

В документе «О сделанных главным начальством Западной Сибири распоряжениях к отдаче в содержание почтовой, этапной и обывательской гоньбы в Томской губернии в 1861–1863 гг. и об открытии происшедшей по сему случаю передержки» можно найти объяснение очень осторожному подходу крестьян к заключению подрядов на почтовую гоньбу. В частности, неурожаи прежних лет могли сказываться на ценах на хлеб в тот год, когда, казалось бы, урожай был неплохой, но постоянная мысль о возможности разорения сдерживала подрядчиков. В г. Мариинске при неурожае в один год цены на хлеб повысились в несколько раз, поэтому все опасались принять на себя подряд за ограниченную властями плату, зная, что прежние почтосодержатели, отправлявшие гоньбу по цене в 374 руб. за пару, пришли в совершенное разорение<sup>330</sup>. По Каинскому округу почтосодержатели в 1861 г. отзывались, что лет 20 тому назад, когда почта проходила 2 раза в неделю и когда требовалось под каждую почту две-три пары лошадей, они получали за возку почты вознаграждение от казны до 100 руб. ассигнациями и такую цену находили для себя весьма выгодной, потому что крестьянину, имевшему от 20 до 200 лошадей и полные закрома хлеба, не составляло никакого затруднения отделить от этого числа две лошади для почтовой гоньбы и свезти почту, получая за это хотя 100 руб., которые почтосодержатели считали для себя чистой прибылью, так как при этом они не были отвлекаемы от своего самостоятельного промысла – земледелия и скотоводства.

В начале 60-х годов XIX в., по мнению главного начальника Западной Сибири, почтовая гоньба совершенно изменилась – по главному Сибирскому тракту проходило шесть почт в неделю и под каждую тяжелую почту употреблялось не менее шести троек, т. е. 9 пар лошадей, которых содержали в Каинском округе на каждой станции. При этом сверх почт каждую неделю проходили две-три эстафеты, не считая проездов курьеров, фельдъегерей и других лиц по казенной надобности. При таком изменении условий крестьянин, вступающий в подряд с казной по содержанию почтовой гоньбы, не имел уже возможности заниматься домашним хозяйством без упущений по почтовой гоньбе, а оставляя хозяйство, должен был уже вполне посвятить себя другому, столь же самостоятельному, занятию, и почтовая гоньба становилась для него главным делом. Однако последовавшие сряду в минувшие три года неурожаи и падежи скота (в одном с. Иткульском Каинского округа в 1858 г. пало более 2 тыс. лошадей) заставили крестьян изменить свой прежний взгляд на выгоды почтовой гоньбы<sup>331</sup>.

В 1890 г. из Томска на запад почта уходила четыре раза в неделю – по понедельникам, вторникам, четвергам и субботам; в сторону Иркутска – ежедневно; кроме того на прилегающие тракты (Барнаул – Семипалатинск) – по вторникам и субботам; в Бийск и Кузнецк – по субботам;

в Нарым – летом еженедельно по пароходному расписанию. Приходила с запада – ежедневно, с Иркутского тракта – четыре раза в неделю<sup>332</sup>.

В основном содержанием почтовой гоньбы занимались крестьяне тех же селений, где находились станции. Количество почтосодержателей, т. е. лиц, выставивших почтовые пары, зависело от числа лиц, вступивших в подряд, и от конкурентной борьбы на торгах. Так, в Каинском округе Томской губернии на 16 станциях Московско-Сибирского тракта, где содержалось по 8 почтовых пар на каждой, число почтосодержателей, заключивших контракт на три года, с 1893 по 1896 гг., колебалось от 3 до 14. На станциях Булатовская и Камышенская подрядчиков было по трое. На Камышенской один из подрядчиков содержал четыре почтовые пары по 340 руб. за каждую, а за четыре пары казна платила ему 1360 руб. в год. На Вознесенской станции было пять подрядчиков, трое из них держали по две пары. Но были случаи, когда крестьяне, не имея достаточно средств, артелью держали 8 пар. На станции Каргатский форпост 14 хозяев заключили подряд на содержание 8 пар. Число хозяев превышало число пар на станциях Каргатская, Покровская, Турумовская, Крутологовская и Каргатско-Дубровская – по 11. Цены на содержание одной почтовой пары значительно колебались в пределах одного округа. Например, на станции Каинская пять подрядчиков (один из них – мещанин г. Каинска, остальные – крестьяне из д. Мошниной) выторговали подряд в 555 руб. на одну пару в год. На Каргатской 10 подрядчиков взяли подряд по 483 руб. за пару, на Каргатском форпосте 14 подрядчиков – по 453 руб. Это довольно высокие цены для Западной Сибири, а вот на станции Антошинская четверо – по 320 руб. за пару, на Турумовской 10 подрядчиков за такую же сумму, Овчинниковой – 8 по 349 руб. Таким образом, колебание цен на содержание пары почтовых лошадей достигало 235 руб. в одном Каинском округе (высшая цена – 555 и низшая – 320 руб. за пару).

Но разница эта становится еще значительнее, если посмотреть на число подрядчиков. Так, на Булатовской станции всего трое подрядчиков за восемь пар получали 3620 руб. в год, т. е. на каждого приходилось в среднем по 1173 руб. 33 коп., а на 14 подрядчиков станции Каргатский форпост 3624 руб. в год, т. е. по 258 руб. 85 коп. подрядной суммы в год на каждого<sup>333</sup>. Таким образом, разница достигала 914 руб. 48 коп.

Следовательно, не только подрядная сумма на пару почтовых лошадей, но и число подрядчиков на каждой станции определяло их доход и являлось показателем большей доходности там, где число их было меньше. Концентрация почтовой гоньбы в одних руках давала значительный доход. Поэтому крестьяне-кулаки и купцы старались захватить ее в свои руки, чтобы затем нанимать уже от себя местных крестьян за более низкую плату. И хотя законодательно запрещалось передавать подряды другим лицам за более низкую плату, случаи такие встречались повсеместно. А. А. Кауфман отмечал, что в некоторых местах артели почти никогда не являются непосредственными подрядчиками: гоньба на торгах остается за отдельными лицами из крестьян тех волостей, при правлениях которых происходят торги. И эти лица уже от себя передают подряд крестьянским артелям, удерживая «за хлопоты» значительную часть рядной платы. Так, в 1888 г. на станции Томская подряд был заключен на почтовую пару в 630 руб., а артель ямщиков получила 500 руб., т. е. разницу в 130 руб. присвоил подрядчик<sup>334</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. Такой случай описан в деле «Об отдаче в содержание купцу Камову Кутулицкой и Заларинской почтовых станций» (Иркутская губерния). Купец Камов содержал на этих станциях 18 пар лошадей с 1878 по 1881 гг. На торгах на новый срок он предложил цену по 25 тыс. руб. в год на две станции (18 почтовых пар), т. е. по 1388 руб. 88 коп. за пару в год. Губернский совет отдал ему содержание этих станций на шестилетие. Новая цена вышла Камову выше прежнего трехлетия. Но в 1885 г. крестьяне деревень Кутулицкой и Заларинской узнают, что их доверенный Мордохович на торгах заявил цену выше той, на которую они были согласны, а предлагали они за



пару брать по 1300 руб., т. е. на 88 руб. 88 коп. ниже, чем установил Камов, и обвинили крестьян, доверенных от их селений, в том, что купец Камов их подкупил. Расследовавший обстоятельства дела чиновник Африканов выяснил, что доверенный Мордохович ввел в обман прежних почтосодержателей Кутулицкой станции. А купец Камов после утверждения за ним почтовой гоньбы приезжал в Кутулик и предлагал гонять от него по 1100 руб. за пару, т. е. получая прибыли по 288 руб. 89 коп. с пары, а всего с 18 пар 5199 руб. 84 коп. чистой прибыли в год. Камов явно нарушал закон, запрещавший передачу подряда по содержанию почтовых лошадей другим лицам за более низкую цену. Но завершилась переписка по этому вопросу к 1887 г., когда купцу осталось содержать почты всего один год, и администрация не стала отбирать у него содержание почт и передавать их бывшим почтосодержателям<sup>335</sup>.

Не лучше было для артелей, если они на торгах не отказывались от конкуренции с кулаками, так как в этом случае последние сбивали цены до невозможных, совершенно убыточных для артели пределов. Так, на торгах в 1888 г. гоньба на станции Фирулевская (один из труднейших на Туринско-Тюменском тракте участок) досталась артели за ничтожную сумму – 380 руб. за пару. На торгах в 1889 г. артель вынуждена была отказаться от конкуренции, потому что гоньба была снята кулаком за 730 руб. и уступлена им той же артели по 600 руб. за пару. Следовательно, все остались в барышах<sup>336</sup>.

Внедрение купцов в подряды по почтовой гоньбе наблюдалось на протяжении всего XIX в. Впрочем, это была старая практика. Еще в 1792 г. тобольский купец Степан Тюленев договорился содержать на 15 станциях Канского и одной станции Томского округа по Московскому тракту 167 лошадей, получая по договору 70 руб. за пару в год<sup>337</sup>. И в то время купцы-подрядчики нанимали вместо себя содержать гоньбу крестьян. Из рапорта Байкаловского волостного суда от 1797 г. в Тюменский нижний земский суд стало известно, что в 1795 г. по некоторым местам были неисправности в отправлении почтовой гоньбы, так как многие купцы-подрядчики вместо себя нанимали содержать гоньбу других лиц, которые пришли от этого в разорение. Суд потребовал, чтобы ямскую гоньбу отправляли сами ямщики, а там, где их не было, заключались бы договоры-подряды с вольными охотниками и при них были бы поручатели<sup>338</sup>.

Организация подрядов подвергалась критике со стороны губернской администрации за ее несовершенный характер. Лето 1880 г. было крайне неблагоприятно для содержания лошадей на почтовых станциях Томской губернии. Продолжительные дожди и сильнейшие разливы рек повредили хлеба и травы, уничтожили много заготовленного сена, а летние почтовые дороги сделались почти непроезжими. Причиной расстройств гоньбы послужил еще усиленный разгон лошадей по тракту из-за перевозки разной торговой клади на почтовых лошадях и увеличения отпуска лошадей для лиц, ехавших по частной и казенной надобности. Вследствие всего этого, а также по причине значительного сбыва хлеба в пределы Восточной Сибири на частные золотые прииски и на винокуренные заводы торговые цены на хлеб и фураж, быстро поднявшиеся с осени 1879 г., стояли в 1880 г. без всякого понижения. Почтовые лошади по недостатку кормов и убийственному состоянию почтовых трактов выбивались из сил и гибли. Подрядчики, принявшие на себя содержание почтовой гоньбы с 1880 по 1883 гг., сознавая физическую невозможность добросовестно исполнить обязательства по определенным на торгах платежам, просили губернское начальство не удерживать, по крайней мере с них, из рядных плат денег на образование залогов, а контракты заключать на один год, а не на три, мотивируя такое ходатайство обстоятельствами, которые во время торгов предвидеть было невозможно. Но губернская администрация ходатайство это в связи с утверждением Главным управлением Западной Сибири контрактов на три года с удержанием 1/3 части платежей в залог обязана была отклонить прошение и могла лишь предоставить подрядчикам возможность просить о выдаче из казны денежных ссуд под особые залогов рубль за рубль. Но подобные меры мало помогли делу.

Томская губернская администрация просила вернуться к существовавшему до 1876 г. порядку разрешать выдачу крестьянам-подрядчикам 2/3 договорной платы под ручательные одобрения

сельских обществ на основании ст. 2004 ч. 1 т. X Устава о договорах. Выдача денежных залогов должна была вызвать между крестьянами желаемую в интересах казны конкуренцию, и тогда вступившие в подряды крестьяне приобретали возможность обставлять почтовые станции самостоятельно. Введенное же в Сибири с 1877 г. удержание одной трети договорной платы в виде залога по неправильному применению ст. 1785, ч. 1, т. X Устава о договорах, который относился «исключительно к внутренним губерниям России», вызывало, по мнению администрации, «всякую постороннюю эксплуатацию», так как крестьяне вынуждены были при устройстве станции прибегать к займам у богатых, платя им большие проценты, в то время как удержанная сумма могла бы им помочь в более правильном отплатлении гоньбы<sup>339</sup>. Конечно же, нормальная организация почтовой гоньбы не могла быть осуществлена в случае отсутствия трети договорной платы. Применение указанной статьи Устава о договорах исключало из подрядов середняка.

Все же за властями оставалось окончательное право на принятие условий состоявшихся торгов. Так, по случаю высоких цен, выпрошенных подрядчиками на торгах, бывших в Иркутском губернском совете за содержание большей части почтовых и обывательских пар лошадей на станциях Иркутского, Верхоленского и Балаганского округов в этом же Совете 12 января 1860 г. был произведен вторичный торг на отдачу почтовых и обывательских лошадей с целью понижения затрат<sup>340</sup>.

Объем перевозок почты и пассажиров постоянно возрастал. Если в 30-х годы XIX в. почтовую кладь по енисейской почтовой конторе за один раз перевозили в одной повозке «в высшем ее размере – 32,5 пуда», то в 1881–1883 гг. та же почтовая кладь не укладывалась на пяти повозках, запряженных 10, а в дурную погоду 15 лошадьми, хотя по правилам полагалось только 6. Это случалось почти постоянно, потому что с почтою более всего стали пересылаться легкие, но громоздкие посылки. В это время перевозилось «омских и иркутских» почт в среднем 560 пудов в неделю. Под них требовалось до 60 лошадей, так как иркутская почта проходила четыре раза в неделю, а московская – ежедневно. Под них выставлялось соответственно 14 и 46 лошадей на каждой станции Сибирского тракта. Так как не было возможности обойтись штатным числом лошадей, то их содержали обычно двойной комплект. «Ни один контрагент, заключая условия на поставку, например, девяти пар лошадей, не спрашивает, сколько 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>341</sup>. А. А. Кауфман отмечал, что для содержания почтовой пары содержателю гоньбы надо было иметь не менее шести, а лучше семи лошадей (две тройки и одну запасную лошадь). Лошади, по большей части доморощенные, должны были быть очень сильными и способными к быстрому бегу. За такую лошадь на тракте платили от 50 до 60 руб., а на прилегающих дорогах от 40 до 50 руб.<sup>342</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 ямщицкий труд»<sup>343</sup>. Власти были не против увеличенного числа почтовых лошадей сверх установленного комплекта. В «Нормальных кондициях на содержание почтовых станций», принятых в соответствии с инструкцией, изданной Почтовым департаментом 15 декабря 1842 г., говорилось: «Почтосодержатели по своему желанию могут иметь на станциях сверх комплекта лошадей, но не употреблять их в посторонние работы»<sup>344</sup>.

Хотя мы знаем, что еще в 1858 г. возникла проблема, связанная с перевозкой посылок, содержащих серебро из Московского почтамта в Кяхту. Иркутская почтовая контора жаловалась о

постоянно увеличивавшихся грузах и просила установить ограничение для таких посылок весом не более 10 пудов, так как тяжеловесные посылки с серебряной монетой для обмена на чай из Покрова, Владимира, Коврова, Нижнего Новгорода и других по главному Сибирскому тракту лежащих городов увеличивались, а почтовых лошадей не хватало. Сибирский комитет внимательно изучил эту проблему, собрав необходимые сведения, по которым представлялась следующая картина. Из записки начальника почтового департамента от 15 сентября 1858 г. следовало: томский почтмейстер и тобольская почтовая контора довели до сведения, что реальное число почтовых пар по Московскому тракту на каждой станции Томской губернии было семь, а по тракту от Омска до границы Томской губернии – по 6 пар, почты нередко отправлялись на крестьянских лошадях по найму от почтосодержателей. По предложению Совета главного управления Западной Сибири решили на станциях Томской губернии прибавить на каждую: от ст. Новоназаровой до Томска – по две, а от Томска до Красноярчинской – по три пары. И в Тобольской губернии от Омска до границы Томской губернии по две пары. Таким образом, количество пар возрастало до 8 и до 9. Расход за все добавочные на тракте 124 пары лошадей составил 32 165 руб. в год. Министр финансов Княжевич сообщил, что потребный на прибавку лошадей расход на основании ст. 572 Устава о земских повинностях, изданного в 1857 г., должен быть позаимствован из запасного капитала, с внесением затем в смету будущего трехлетия. В Восточной Сибири, согласно мнения Совета главного управления Восточной Сибири, было прибавлено по Московскому тракту на 23 станциях Енисейской и на 28 станциях Иркутской губерний по три пары на каждую, с расходом указанных Министром финансов сумм: по Енисейской губернии – 29 989 руб. 12,5 коп., по Иркутской – 37 792 руб. 20 коп., всего 67 781 руб. 32,5 коп. в год. Средства эти изыскивались так: на 41 381 руб. 42  $\frac{3}{4}$  коп. – за счет остатков земского сбора от трехлетия 1853–1857 гг., а по второй части суммы – 10 565 руб. 81 коп. – сбережения от расхода по содержанию почтовых лошадей в течение наступившего с 1857 г. трехлетия. Недостающую же затем сумму, сколько таковой будет причитаться, позаимствовать согласно ст. 145 Устава о земских повинностях, из государственного казначейства. Таким образом, центральные власти решили, чтобы не было задержки в развитии кяхтинской торговли на предложение Иркутской почтовой конторы не реагировать, а Московскому почтамту разрешили отправлять посылки до 20 пудов, увеличив для этого количество почтовых пар на Московско-Сибирском тракте<sup>345</sup>.

Другими причинами, вызывавшими вздорожание содержания гоньбы, были: плохое состояние дорог, отсутствие в селах ветеринаров и даже коновалов, хороших мастеров по изготовлению и ремонту экипажей, заботы о содержании станционных домов и, как ни странно, хороших ямщиков. «Неимение способных и трезвых людей для найма в ямщики, – писал почтмейстер Сергеев, – происходит от того, что служба ямщиков весьма тяжелая и ей предпочитается даже приисковая, хотя тоже нелегкая, но хорошо оплачиваемая. Поэтому в ямщики идут лишь худшие люди и, естественно, с порочными наклонностями, а между тем, почтосодержатель и этих людей должен перекупать от других хозяев с уплатою забранных вперед нескольких десятков рублей и нести за них все мирские повинности»<sup>346</sup>. Далее Сергеев отмечал, что почтовое ведомство распорядилось прогонять «негодных» и «испорченных» ямщиков, но такой работник не возвращал хозяину долга. Подобных потерь не избегал ни один почтосодержатель, а потому их считали за неминуемые<sup>347</sup>. Например, постановлением Енисейской губернской почтовой конторы от 17 февраля 1884 г. с Малокемчугской почтовой станции по жалобе проезжавшего лейб-гвардии конного полка поручика Переяславцева за неумелую езду был уволен от обязанности ямщика крестьянин Томакин, о чем было объявлено смотрителю Ибрюльской станции для объявления почтосодержателю Ахапкину об удалении вышеназванного ямщика в обусловленный контрактом срок<sup>348</sup>.

Но чаще всего обнаруженные недостатки подвергались констатации и почтосодержателям строго внушали. Так, мариинский почтмейстер Будакович 23 декабря 1868 г. доносил, что ни на одной из станций от Томска до Почитанской не содержались в готовности лошади по неимению

готовых для сего помещений. На станциях Халдеевская, Турунтаевская и Колыонская лошади содержались не в хомутах, а на Турунтаевской даже старосты и ямщиков очередных не было, они отличались пьянством, книг на записку подорожных не вели из-за неимения писарей, а сами помещения для них были безобразны и требовали замены более приличными. Почтмейстер обращался с просьбой к губернатору, чтобы исправники – маринский, томский и каинский – подвергали строгому взысканию почтосодержателей главного Московско-Иркутского тракта и чтобы при заключении контрактов к почтовой гоньбе допускали лиц более благонадежных<sup>349</sup>.

Ямщиков нанимали столько же, сколько было почтовых пар на станции. В конце 60-х – начале 70-х годов XIX в. они получали от 8 до 12 руб. в месяц жалованья, хозяйское содержание и одежду. По подсчетам Д. Д. Ларионова, в Иркутской губернии в это время нанято было в ямщики более 1200 человек, зарабатывавших свыше 144 тыс. руб. в год<sup>350</sup>.

Администрация искала пути уменьшения постоянно возрастающих на содержание почтовой гоньбы сумм земского сбора. Так, в 1870, 1871, 1874, 1875 гг. в Восточной<sup>351</sup>, а в 1876 г. в Западной Сибири<sup>352</sup> власти осознали необходимость введения вольных почт по главному Сибирскому тракту. Подобный вид организации почтовой гоньбы осуществлялся на некоторых трактах Европейской России, а в Сибири на трех станциях Московско-Сибирского тракта в пределах Тобольской губернии, начиная от границ Пермской губернии: Тугулымской, Успенской и Тюменской<sup>353</sup>. По сути, это была монополия. Система вольных почт появилась в России в 1770 г. Предприниматель довольствовался лишь прогонами за возку почт, эстафет и пассажиров. Но при этом он имел от государства некоторые льготы, например, более продолжительный 15-летний срок аренды станции, кредиты, плату за фураж<sup>354</sup>. В 1837 г., 3 ноября, было утверждено новое положение о вольных почтах. На основании его, например, барон Врангель содержал вольные почты по тракту от Казани через Пермь до Екатеринбурга с 1847 г. и продлил контракт с 1858 по 1868 гг.<sup>355</sup>

Еще в 1848 г. пермский купец Василий Михайлов заключил с почтовым департаментом контракт на содержание вольных почт от Екатеринбурга через Камышлов до Тюмени, от станции Косулиной до г. Шадринска и от Камышлова до Ирбита. Михайлов обязывался с 1 января 1849 г. на принятых им станциях содержать потребное число лошадей для возки почт, эстафет, всех проезжающих по казенным и частным надобностям как по подорожным, так и без оных. Здесь определены те же функции, что и у почтосодержателей. Отличие же было в следующем. Михайлов принимал на себя содержание вольных почт без всякой платы от правительства, но взамен этого ему предоставлялось право взимать проездную плату с проезжающих по казенной и частной надобности и за возку почт и эстафет прогонные деньги по 3 коп. серебром за версту и лошадь, 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>356</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 3 коп. на версту и лошадь для проезжающих по казенной и частной надобности. В Западной Сибири плата оставалась прежней<sup>357</sup>. По условиям контракта В. Михайлов, не получая никакой платы ни от правительства, ни от земства, вместо употребляемых перекладных телег обязывался иметь для возки тяжелой и легкой почты крытые тарантасы на железных осях, а для зимы – крытые экипажи на манер баулов. Для проезжающих – брички на железных осях, а зимой прочные и удобные сани с кибитками, покрытыми кожами с запонками из циновки, с отводами и железными подрезами. Кроме этих экипажей, купец обязывался завести впоследствии тарантасы, что он и выполнил.

В контракте оговаривалась и одежда кучеров и форейторов, которые должны были быть одеты «пристойно и единообразно по определенной форме, а именно: иметь армяк или кафтан русского темно-зеленого сукна, черную поярковую шляпу, рукавицы, пояс, сапоги, а для зимнего времени

черную русскую шапку и под кафтаном тулуп. На шляпах и шапках должны были быть бляхи и т. п. Ямщики или почтари должны были быть не малолетние и не престарелые. Лошади должны были быть местных пород, не старые и не изнуренные, а здоровые и крепкие, объезженные, способные к почтовой гоньбе и всегда подкованные». Согласно контракту, купец Михайлов на каждой станции Екатеринбургско-Тюменского тракта обязан был иметь двухмесячные запасы (не менее ста кулей) овса. На перепряжку лошадей на его станциях ни в коем случае не дозволялось употреблять более 10 минут. На случай прибытия курьера или фельдъегеря на станциях всегда была готова бричка и тройка лошадей в хомутах. Проезжающих обещали возить в летнее и зимнее время не менее восьми верст в час. Администрация обязывалась выстроить на всех станциях казенные дома или же нанять удобные, а Михайлов принимал их по подробным описям<sup>358</sup>.

Следующее отличие вольных почт Михайлова от контрактной гоньбы в Сибири мы находим в п. 24 контракта: «На основании § 52 Положения о вольных почтах, во избежание соперничества в возке проезжающих, воспрещается обывателям и всяким лицам на принятых мною трактах заводить свои станции или иметь между станциями, содержимыми мною, подставы; но обывателям дозволяется перевозить по-прежнему товары и тяжести, а также пассажиров, едущих на долгих, а не на так называемых сдаточных лошадях»<sup>359</sup>.

Итак, на всем пути от Екатеринбурга до Тюмени по Сибирскому тракту Михайлов исключил конкуренцию со стороны ямщиков в скоростной езде. Следовательно, казна отдавала купцу на откуп содержание всех станций и гоньбы на участке Московско-Сибирского тракта и трактах, прилегающих к нему. Михайловы содержали вольные почты с 1849 г. и на протяжении всей второй половины XIX в., видимо, не без успеха. Все, кто ехал в Сибирь, не могли миновать вольных почт. В частности, ими воспользовался декабрист Г. С. Батеньков, выезжавший из Сибири в 1856 г. Об этом свидетельствует квитанция Шадринской конторы вольных почт от 23 октября 1856 г. за № 253. От Шадринска до Екатеринбурга за 213 верст Г. С. Батеньков, ехавший с попутчиками в своем экипаже, заплатил 16 руб., т. е. по 7,5 коп. на версту и тройку<sup>360</sup>.

В 1859 г., 1 января, контракт, заключенный пермским 2-й гильдии купцом Василием Михайловым с Почтовым департаментом в 1848 г., заканчивался. Однако Комитет министров решил передать на новый срок контракт его наследнику-сыну почетному гражданину уже не пермскому, а петербургскому 2-й гильдии купцу Алексею Михайлову на тех же основаниях, на коих они были приняты отцом его с 1 января 1859 г. по 1 января 1869 г., т. е. на 15 лет<sup>361</sup>.

В 1876 г. купец А. Михайлов на станциях Московско-Сибирского тракта брал уже 4 коп. на версту и лошадь от Тюмени до Екатеринбурга, а с тех, кто не имел своего транспорта, – еще 12,5 руб. за прокат. Михайлов вполне использовал возможности откупщика и наряжал от себя сельские общества с платой по 2,5 коп. за версту и таким образом, по словам С. Годлевского, «собирал громадную контрибуцию с проезжавших»<sup>362</sup>. А неизвестный автор в журнале «Русское богатство» высказывался так: «...ни в коем случае не следует допускать монополии эксплуатации почтового тракта, как это было сделано в высшей степени необдуманно на пермской дороге, где откупщик Михайлов кабалит целое придорожное население, и все это из-за ничтожной выгоды для казны»<sup>363</sup>.

Спустя несколько лет Дж. Кеннан отметил, что между Екатеринбургом и Тюменью «действовала прекрасно отлаженная конная почта, посредством которой путешественники преодолевали расстояние в двести миль за сравнительно короткое время, в сорок восемь часов». Оценивая работу вольных почт купца Михайлова, он писал, что в 1885 г. здесь продавались сквозные билеты, предоставлялся путешественнику экипаж и лошади менялись через каждые восемнадцать миль<sup>364</sup>.

По образцу таких вольных почт и пыталась организовать почтовую гоньбу сибирская администрация. Но вольные почты не были введены, как мы считаем, по следующим причинам. Во-первых, потребовались бы субсидии для возки почт и проезжающих по казенной надобности, так как цены за провоз должны были возрасти. Во-вторых, для большого количества станций трудно было

найти откупщиков, так как содержание почт было занятием все-таки рискованным и недостаточно рентабельным. В-третьих, попытки администрации ввести вольные почты встретили широкое сопротивление общественности в Сибири, особенно со стороны купечества, которое считало введение вольных почт на Московско-Сибирском тракте губительным для торговли и предпринимательской деятельности.

По сути, вольные почты купца Михайлова являлись монополией в сфере транспортных услуг. Эта «привилегия» ограничивала определенное количество лиц, занятых легковым извозом. Произошло для ремесла, как считал Вернер Зомбарт, ограничение количества мастеров; в такой форме эта идея находит себе последовательное выражение в «закрытии» ремесла. Это «закрытие» в Германии, например, к началу XIX в. стало всеобщим<sup>365</sup>, а в Сибири нашло место только до Тюмени в середине XIX в.

Таким образом, организация контрактной почтовой гоньбы в Сибири в целом оставалась без изменений, начиная с 1822 г. в Западной (со времени упразднения ямщиков), а в Восточной – с момента ее появления и в течение всего XIX в. Занимались ею в основном зажиточные крестьяне, так как необходимо было иметь средства на затраты – как первоначальные (покупка лошадей, экипажей и прочего инвентаря), так и текущие (главным образом на содержание лошадей). Выгода 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>366</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.

Контрактная почтовая гоньба на Московском тракте прошла ряд этапов: от принудительного выставления крестьянскими обществами почтовых лошадей за определенную плату или льготы со стороны казны и властей и индивидуальных договоров обществ с подрядчиками на всем протяжении XVIII – первой четверти XIX вв. до так называемых открытых публичных торгов по сдаче в содержание почтовых станций и лошадей за счет губернского земского сбора в середине и второй половине XIX в.

### 3.2. Вольный пассажирский извоз (ямщина)

Содержатели почтовых станций не могли справиться со всем потоком пассажиров. Поэтому параллельно с почтовой гоньбой существовал вольный пассажирский извоз. Вольным извозом занимались крестьяне только трактовых селений в свободное от сельскохозяйственных работ время. Этот вид извоза не требовал таких значительных первоначальных затрат, как для почтосодержателей. Достаточно было иметь трех лошадей, чтобы вступить в данный вид ямщины. Поэтому легковым извозом могли заниматься не только зажиточные, но и средние притрактовые слои крестьян.

Вольный пассажирский извоз, существуя параллельно с почтовым, приносил значительный заработок зажиточным и середнякам, давал возможность втягиваться в товарно-денежные отношения. Езда «на вольных» была распространена на всем протяжении Московско-Сибирского тракта, исключая участок между Тюменью и Екатеринбургом, где существовали почты купца Михайлова, так как по условиям подряда (в целях исключения конкуренции) езда на вольных на этом участке тракта была запрещена. В других же местах вольные ямщики успешно конкурировали с государственной почтовой гоньбой, поскольку провозные цены при вольной гоньбе всегда были ниже почтовых. Это вызывалось конкуренцией среди самих вольных ямщиков и постоянным спросом крестьянского хозяйства на денежную наличность.

Вольный извоз в Сибири возник со времени заселения трактовых сел во второй половине XVIII в., как и другие виды извоза имел определенную организацию, а во второй половине XIX в. попал под влияние кулачества, которое пыталось его монополизировать. Вольный пассажирский извоз в гораздо большей мере, чем товарный, был сконцентрирован в руках населения отдельных пунктов, обычно станционных, так как пассажир в этих пунктах мог пересесть с почтовых лошадей на вольных и наоборот. Этот обычай был довольно живуч, и заработок жителей промежуточных между станциями селений оказывался совершенно случайным: перемена уставших лошадей и т. п.

Особенный интерес представляет организация вольной ямщины на Московско-Сибирском тракте в пределах Сибири между Тюменью и Томском. Там сложилась так называемая езда «на дружках», или «веревочках». «Ехать на дружках» – выражение чисто сибирское, – писал Омуревский (Федоров). "Дружками" зовут вольных ямщиков на Барабе, где у каждого из них имеется на ближайшей станции свой "дружок" (приятель), который обязательно и везет седока дальше за вперед установленную дешевую плату<sup>367</sup>. Дружки возили не по подорожным, а по взаимному соглашению с проезжающими. Привезя пассажира к дружку в деревню, где находилась почтовая станция, возчик был уверен, что и тот окажет ему при случае подобную же услугу. Плата за прогоны, установленная с первым дружком, например, в Тюмени, сохранялась на всем пути до Томска. «Ни на одном почтовом тракте Сибири, и вероятно, России, не возят так дешево и так скоро, как между Томском и Тюменью», – отмечал автор статьи «По сибирским дорогам и станкам»<sup>368</sup>. Американскому путешественнику Дж. Кеннану, проезжавшему «на дружках» по Западной Сибири, сами прогоны казались «ничтожными до нелепости»<sup>369</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 стоворчив, в переторжке его нет того упрямства, той досадной сделки с другими, которая московских ямщиков в уговорах с седоком доводит до упрямства... Совсем не такой сибирский дружок. С ним перекинешься двумя-тремя словами, и дело в шляпе. Дружок даже спешит с вами кончить сделку, зная и как бы боясь, что вот-вот из-за угла выскочит его сосед, да не один и не два, а целый десяток, которые тотчас пойдут с ним наперебой, возьмут дешевле и он не повезет. Главное дело, кажется, тут не в том, чтобы взять дешевле, а именно в том, чтобы самому везти, а не передавать этого дела в другие руки»<sup>370</sup>. Далее он отмечал, что «дружки они и потому также, что живут между собою в самой тесной приязни, не подъезжая друг друга и такую дружную артелью, которую никто не плотил, но которая, однако, ощутительно для всех существует, и до сих пор никакими кабинетными правилами еще не изломана, не испорчена»<sup>371</sup>.

Однако более прагматический взгляд на артели дружков высказал некий автор в газете «Русское богатство»: «Есть прецедент вольной гоньбы по всей Тобольской губернии, где существуют так называемые "друдаки", или "связчики". Там от одного города до другого ямщики составляют несколько линий; на каждой они связаны между собой взаимными обязательствами и могут везти пассажиров только к своему "дружку", пред которым ответственны неустойкой в размере от 30 и до 100 руб. Я никогда не слышал, чтоб кто из проезжавших бывал ими не доволен. Кони превосходны, перерядок не бывает – почему повезли с первой... и до последней; прием оказывается всем почтительный, ни задержек, ни беспорядков не бывает, потому что своей репутацией им приходится дорожить. Вот устройство, до какого додумался сам мужик. Оно просто, выгодно для обеих сторон и вполне отвечает своей цели»<sup>372</sup>.

И. И. Попов отмечал отличие езды на почтовых и вольных лошадях: «Правда, ночные смены лошадей досаждали, приходилось, после крепкого сна, вылезать из тарантаса и идти на станцию прописывать подорожную и платить прогоны... Но скоро избавились от этого неудобства. За Тюменью поехали на "дружках" "по веревочке". Дружками назывались вольные ямщики. Дружок вез по своей веревочке, передавая пассажиров на другой станции своему товарищу. По ночам можно

было не выходить из тарантаса: расплачивались вечером или утром за все ночные проезды разом. Дружки возили скорее и дешевле казенной почты»<sup>373</sup>. «Вольных ямщиков было множество», поэтому



Поддужные колокольчики из коллекции ТОКМ. Фото автора

«станочных» селений Западной Сибири. И уже крестьяне станочных селений вынуждены были вести борьбу за право заниматься гоньбой вольно, без «веревочек». По сведениям Н. Кострова, жители разных деревень в 20-е годы XIX в. не раз покушались учреждать очереди, кому именно везти, причем случались драки и насилия. Но М. М. Сперанский по приезде в Сибирь установил для этого следующее «правило», присланное им для исполнения к томскому губернатору при предписании от 30 сентября 1820 г. за № 706: «Порядок наймов в извозе остается в прежнем положении; но при сем строго запрещается в провоз купеческих кладей и вообще в проезде разного звания людей вольным наймом делать наималейшее затруднение. И, вследствие того, земская полиция имеет прекращать остановки, кои доселе нередко чинимы были под предлогом очередного извозу, каковой в некоторых селениях безо всякого права, по одному своевольству крестьян, был заведен, так что не токмо проезжающий, но и целый обоз с дракою был останавливаем и принуждаем переменять лошадей и нанимать их не у тех, кого приказчик или главный извозчик пожелает и к кому он имеет доверие, но у тех, кои стоят на очереди. Сии злоупотребительные очереди ни под каким видом не должны быть допускаемы и проезжающий или обозный всегда должен иметь полную свободу нанять того, кого он пожелает, или совсем не нанимать и миновать деревни на прежних лошадях по условию, которое им сделано и которое никем не может быть по произволу нарушено»<sup>377</sup>.

Однако это не всегда исполнялось. Так, в с. Безруковском Ишимского округа Тобольской губернии вольным извозом занималось всего 15–20 дворов, в с. Гольшмановом и Тушнолобовом – не более 10 в каждом. В 1886 г. в двух последних селениях была сделана попытка крестьянами-середняками вырвать этот заработок из рук кулаков путем учреждения «вольных троек». В Гольшмановом в «тройки» записались все дворы (до 60), имевшие более трех лошадей. Они наняли на общий счет квартиру для проезжающих, нарядчика и т.п. и по условленной очереди возили проезжающих целую зиму. Но в 1887 г. вольные тройки по жалобам богачей были запрещены распоряжением чиновника по крестьянским делам, и извоз опять попал в руки кулаков. Но общество стало облагать вольный извоз сбором по 2 коп. с пробега лошади. Сбор этот в 1887 г. сдавался на откуп за 112 руб., которые и вносились в счет уплаты податей. В с. Тушнолобовом в вольные тройки в 1887 г. записалось 30 дворов. Однако постоянные раздоры в связи с противодействием богачей-

«тогда провозы были дешевы», – вспоминал В. И. Вагин о поездке зимой 1837 г. из Омска в Иркутск<sup>374</sup>. И. Белов в 1842 г. зафиксировал: «Подобных вольных ямщиков в каждом селении весьма много, и они составляют между собой компании... Лошади этих ямщиков очень хорошие, на них делают от 12 до 15 верст в час»<sup>375</sup>. «Веревочки эти, очевидно, не что иное, как стачка, соединяющая между собой всех богачей-кулаков на станциях от Тюмени до Томска», – отмечали исследователи крестьянского хозяйства в Западной Сибири<sup>376</sup>.

Таким образом, в результате эволюции езда на вольных дружках была монополизирована в последней четверти XIX в. зажиточной частью крестьян



ямщиков соседних трактовых пунктов привели к тому же, что и в с. Гольшмановом — вольные тройки распались и гоньба вернулась в руки тех же кулаков, но последних общество обложило сбором по 5 коп. с пробегавшей тройки<sup>378</sup>.

В период большого наплыва проезжающих вольные ямщики-дружки могли резко повысить плату за проезд, особенно во время Ирбитской ярмарки. Это называлось «стачкой». Корреспондент «Сибирского вестника» описывал: «Положим, тюкалинский ямщик вас привозит в Тушнолобову к дружку, отпрягает лошадей, а дружок его запросит такую цену, что вы не раз почешете затылок. Другие ямщики вас не везут, говоря, что у вас уже есть ямщик. Старый ямщик не везет от дружка, и вот вы или должны свой экипаж отвозить на себе, если сила возьмет, или платить непомерную цену, которую дружок запросил. Особенно замечательны этим грабежом (иначе не назовешь) Гольшманка, Безрукова и Тушнолобова»<sup>379</sup>. Впрочем, стачки такие были редки и только в районах, приближенных к Ирбиту, а на всем Московско-Сибирском тракте цены за проезд на вольных оставались невысокими. Проезжающий, имевший в кармане подорожную для езды на почтовых лошадях, но встретивший хоть на час замедление, охотно брал вольных. Чиновники, командированные по делам службы, имея в виду небольшое сбережение от отпущенных прогонов, тоже брали вольных и ехали отлично<sup>380</sup>. Однако Н. Павлов отметил такое лукавство в поведении подгородних ямщиков при подъезде к г. Тюмени: «Измученный колесной дорогой от Перми, проезжий спешил отдохнуть если не в Тюмени, то на пароходе. Первый вопрос для проезжего, на его пути, в каждом городе, составляет, конечно, вопрос о гостинице. Еще за несколько станций до Тюмени он смотрит по стенам станционных домов на объявления и гадает, где остановиться. Гадания, обыкновенно, решает ямщик последней станции:

— В какую гостиницу прикажете везти?

— В самую лучшую.

Ямщик это хорошо знает; он привезет вас туда, где ему больше дают на водку за доставку проезжающих»<sup>381</sup>.

Плата за провоз пассажиров колебалась в зависимости от цен на овес и сено, от количества проезжающих, от состояния дороги и т. п., обычно от 4 до 5 коп. с версты и тройки, иногда снижалась до 3 коп. и только в распутицу повышалась до 6–8 коп. с тройки и версты. Таким образом, при средних условиях плата была вдвое ниже, чем за почтовых лошадей<sup>382</sup>.

По сведениям томского головы Королева, в 1876 г. из расчета на 3 пассажиров и 3 лошади, за которых крестьяне брали по 4 коп. за версту, выходило, что в то время стоимость проезда на вольных была следующей (табл. 2. 4):

Таблица 2. 4

Маршрут	Расстояние (версты)	Стоимость проезда
Из Томска до Тюмени	1509	60 руб. 36 коп.
Из Томска до Ирбита	1795	71 руб. 80 коп.
Из Томска до Иркутска	1558	62 руб. 12 коп.

Этот подсчет интересен тем, что доказывал дешевизну проезда на вольных в сравнении с «вольными почтами», которые старались ввести в Сибири местные власти. По подсчетам Королева, введение «вольных почт» обошлось бы на трех пассажиров и три лошади по 3 коп. на каждого и 1 коп. необходимых расходов, а всего по 10 коп. на версту (табл. 2. 5)

Маршрут	Расстояние (версты)	Стоимость проезда
Из Томска до Тюмени	1509	150 руб. 90 коп.
Из Томска до Ирбита	1795	179 руб. 90 коп.
Из Томска до Иркутска	1558	155 руб. 89 коп.

То есть дороже, соответственно, на 90 руб. 54 коп. от Томска до Тюмени, на 107 руб. 70 коп. от Томска до Ирбита и на 93 руб. 48 коп. от Томска до Иркутска<sup>383</sup>. Это было одним из преимуществ вольной гоньбы перед вольными почтами, приостановивших введение последних в Сибири.

Об остром соперничестве между частными перевозчиками и казенной транспортной службой пишет Ф. Бродель: «Откупщики извоза королевских почтово-пассажирских контор, которые перевозили путешественников и небольшие посылки, хотели бы получить монополию на перевозки. Но указы, издававшиеся к их выгоде, никогда не имели эффекта, так как купцы всегда сильно этому противились. В самом деле, ставкой в игре была не только свобода извозного промысла, но и его цена. Шесть корпораций парижских купцов в 1701 г. доказывали, что то, что стоило бы им 25 или 30 ливров при доставке их товара конторами – дилижансами и каретами на откупе, – обходилось им всего в шесть ливров, ежели они прибегали к услугам тех, кто занят извозом»<sup>384</sup>.

Таким образом, езда «на вольных» поддерживалась более низкими ценами по сравнению с почтовыми, вызванными постоянным и сверхобильным предложением перевозок крестьянскими средствами, которые, как все виды вспомогательной деятельности, оплачивались ниже их истинной себестоимости<sup>385</sup>. В Западной Сибири этому способствовала организация монополии ямщиков-«дружков» из зажиточных крестьян. Монополия «дружков» выросла из традиционной гоньбы вольных ямщиков конца XVIII – первой половины XIX вв. В Восточной Сибири традиции не было, поэтому ямщиной занимались зажиточные и середняки без организации монополии. Но высокие проездные цены на почтовых давали возможность и им конкурировать с государственной почтовой пассажирской гоньбой путем снижения цен за провоз.

В настоящее время подсчитать число проезжавших по Московско-Сибирскому тракту не представляется возможным, но заработок от перевозки пассажиров у вольных ямщиков был довольно значительным, и хотя с развитием паровозного движения по Оби и Иртышу рост заработка несколько замедлился между Тюменью и Томском, но одновременно он возрастал между Томском и Иркутском и составлял для всей трактовой линии одного Сибирского пути десятки и сотни тысяч рублей.

## § 4. ЭТАПНЫЙ ТРАКТ

### 4.1. Динамика численности ссыльных

Согласно первой переписи населения в Сибири (1662 г.), ссыльные составляли примерно 8 тыс. из 70 тыс. чел. всего населения края, т. е. около 11,43%<sup>386</sup>. Ссылка в XVIII в. была одним из источников роста народонаселения в Сибири, однако решающего значения в его формировании не играла.

Полных сведений о числе сосланных в Сибирь в XVIII в. не имеется. Так, по отрывочным сведениям, полученным из дела «О ссыльных в заводы на работу. О их проживании при заводах», с 1720 по 1748 гг. при сибирских Нерчинских заводах было в работах «наказанных» 676 чел. По этому делу канцелярия Управления Сибирских и Казанских заводов требовала присылки сведений о ссыльных, работавших на заводах: их имени, возрасте, откуда прислан, за какие вины, из каких чинов, рваны ноздри или нет, совершал ли нарушения при заводе, числится ли в работах при заводе или освобожден, или находится в богадельне. Например, в промемории от Красноярского горного

начальства сообщалось, что каторжные Данил Флегин и Алексей Маланьин, присланные в 1747 г. за совершенные преступления, оба «биты кнутом и ноздри рваны». Преступления были разного характера. Так, Фёдор Кондаков, 37 лет, из государственных крестьян, «в 1731 г. прислан из Тобольска по смертному убийству, с наказанием кнутом, ноздри не рваны, в воровстве при заводе не бывал, детей не имел». А «Абросим Иванов, 67 лет, из посадских, в 1734 г. прислан из Москвы, по оговору в денежных делах, с наказанием кнутом, ноздри рваны»<sup>387</sup>. По данным А. Д. Колесникова, только с 1761 по 1781 гг. в Сибирь проследовало 60 тыс. чел. При этом А. Д. Колесников обратил внимание на неравномерность потоков ссыльных. И, действительно, в 1769 г. казанский губернатор сообщал, что через Казань отправлено «колодников в Нерчинск, в Сибирскую канцелярию от 700 до 1000 чел. в год, да взятых в зачетах рекрут по 500 чел. Ныне число оных в Казани против прежнего беспрепятственно увеличивается». В докладе казанского губернатора за 1771 г. уже не подразделяются ссыльные на колодников и «отправленных в зачет рекрут», но сообщается, что за год прошло на поселение в Сибирь более 6 тыс. чел.; среди отправляемых были партии в 500 чел. и более. В пути при этом, по данным сибирского губернатора Д. И. Чичерина, находилось 4 тыс. чел.<sup>388</sup> Чуть ранее, за один год – с 1864 по 1865 гг. – ссыльных староверов-«поляков» прошло в Сибирь более 4 тыс. чел. с конвоем более тысячи человек<sup>389</sup>.

Проанализировав материалы IV ревизии, А. Д. Колесников определил, что в Сибири было учтено к 1782 г. около 30 тыс. душ мужского пола поселщиков. С учетом ссыльных, размещенных в отдельных селениях в качестве крестьян и перечисления многих из них в рекруты, ямщики и другие категории податного населения Сибири, можно считать, что в 1761–1781 гг. в Сибирь прибыло не менее 35 тыс. душ мужского пола. Обычно женщины составляли 75–80% от числа прибывающих мужчин. Всего, стало быть, 60 тыс. чел. Это значительно больше тех цифр, какими оперировало большинство историков до последнего времени<sup>390</sup>, т. е. в среднем в Сибирь ссылалось около 3 тыс. чел. обоого пола ежегодно, что превышает данные по ссылке в начале 1800-х годов. По статистике, приводимой А. Д. Колесниковым, в 1800–1812 гг. в Сибирь прибыло около 25 тыс. душ мужского пола поселщиков, т. е. около 2 тыс. ежегодно, не считая женщин. А если принять методику подсчета А. Д. Колесникова, относящуюся к 60–80-м годам XVIII в., то душ обоого пола, ссылаемых в Сибирь, должно было быть около 4 тыс. ежегодно, хотя сведения о количестве женщин, определяемые А. Д. Колесниковым, как мы считаем, несколько завышены. Так, в 1803 г. в ссылку проследовало 2026 мужчин и 265 женщин<sup>391</sup>.

С 1813 г. по 1816 г. «вступило в Сибирь преступников»<sup>392</sup> (рис. 2. 2).

Кол-во чел.

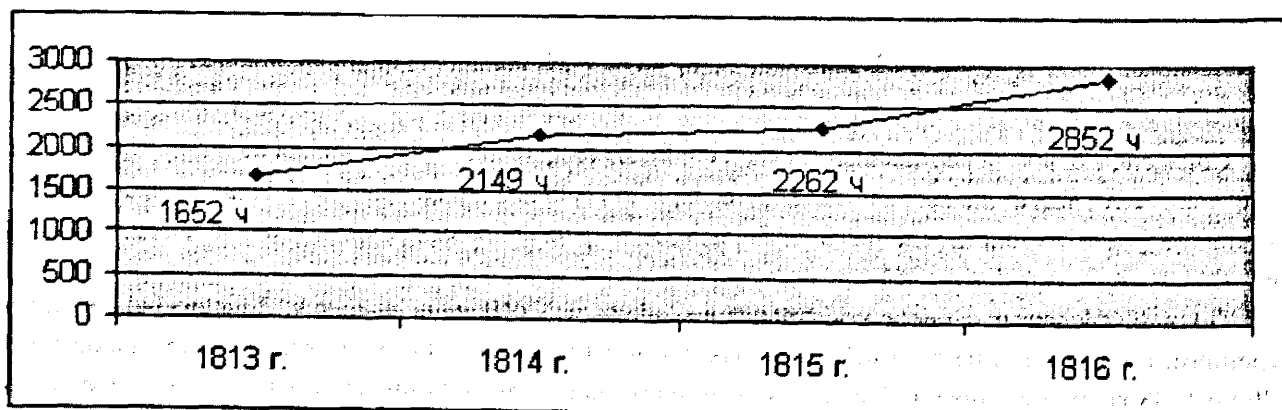


Рис. 2. 2. Количество ссыльных, проследовавших в Сибирь с 1813 по 1816 гг.

Из этих цифр видна тенденция постоянного увеличения числа ссылаемых в Сибирь через каждые четыре года на 1200 чел. Еще Е. С. Анучин отмечал, что «годовая цифра ссыльных должна

была подвергаться значительным колебаниям от частой замены наказания ссылкой в Сибирь другими наказаниями до тех пор, пока не установилось прочно законодательство относительно этого предмета»<sup>393</sup>

Дж. Кеннан считал, что со времени учреждения Приказа о ссыльных в 1823 г. велись тщательные и точные записи обо всех ссыльных, которые пересекали сибирскую границу, и из материалов этого большого центрального учреждения можно получить самые полные сведения о действии ссыльной системы и количестве ссылаемых в Сибирь. А. Д. Марголис подверг данное предположение сомнению, отмечая, что в Сибири не было учреждения, в котором накапливались бы все сведения о ссыльных. Как отмечал Н. М. Ядринцев, Тюменский приказ о ссыльных «имел дело с числом препровожденных ссыльных и их назначением; инспектора пересылки заботились о перевозке их; экспедиции распределяли ссыльных по губерниям, но не сносились с Приказом; казенные палаты заносили ссыльных в оклад и выключали без сношения с другими учреждениями; Главные управления Сибири при генерал-губернаторах ведали частные жалобы и просьбы ссыльных. Таким образом, ни одно учреждение не было заинтересовано в том, чтобы иметь все сведения о движении и использовании ссыльных»<sup>394</sup>. Наше изучение материалов Тобольского (Тюменского) приказа о ссыльных позволяет прийти к выводу о том, что данные о всех вошедших в Сибирь по ссылке сохранились в виде статейных списков, которые накапливались в течение десятилетий в журналах в алфавитном порядке. Но итоговый учет ссыльных в этих журналах не подводился. Имеются только обобщенные сведения по числу ссыльных, вошедших в Сибирь в 1824 г.

В табели ссыльных, вступивших в Сибирь в 1824 г., составленной в Тобольском приказе о ссыльных, указаны названия губерний, откуда они поступили, виды преступлений, общее число поступивших по приговорам, пришедших по собственной воле и места их распределения. Всего прибыло 11 085 душ мужского пола, 965 душ женского пола, по воле – 196 душ мужского пола и 275 душ женского пола<sup>395</sup>. Распределены они были в Тобольскую, Томскую, Енисейскую, Иркутскую губернии и Омскую область.

В делах Тобольского приказа о ссыльных происходил отдельный учет ссыльных политических и уголовных, поэтому статейные списки, составленные в алфавитном порядке, разделены.

Примерное количество сосланных в Сибирь в течение XIX в. подсчитано разными авторами, а сколько пришло на конечный пункт ссылки – на Нерчинскую каторгу, можно проследить по отчетам Управления Нерчинской каторги. Но эти сведения не систематизированы и нуждаются в тщательном подсчете. Всего по статейным спискам 1869 г. поступило в нерчинскую каторжную работу 474 чел.

Немного изменилось положение в деле организации учета ссыльных в Сибири и после учреждения в 1879 г. Главного тюремного управления. А. Д. Марголис разделяет статистику ссыльных до 1881 г. и до 1898 г., когда было открыто сквозное передвижение пересылаемых по Сибирской железной дороге.

В 1882 г. Главное тюремное управление ввело подробную отчетность о числе арестантов по всем местам заключения. Поскольку все ссыльные, кроме осужденных в самой Сибири и Степном крае, проходили до 1898 г. через Тюменскую пересыльную тюрьму, в ее ведомостях указаны ссыльные по отдельным категориям и следовавшие за ними семьи.

Еще более точные сведения о размерах и характере движения ссыльных в Сибирь имеются, начиная с 1887 г., когда Тюменский приказ начал представлять в ГТУ свои ежегодные ведомости. По Уставу о ссыльных Приказу сообщались данные и об осужденных к ссылке в самой Сибири, которые распределялись непосредственно сибирскими губернскими учреждениями. Правда, приказ не получал материалы о тех ссыльнопоселенцах, которые выбывали с каторги на поселение.

Всего за период с 1807 по 1898 г. в Сибирь было сослано 783 351 чел. Если взять число сосланных в первой четверти XIX в. в 25 тыс. чел. и сложить с 60 тыс. ссыльных 60–70-х годов XVIII в. и 40 тыс. последнего двадцатилетия того же столетия (статистики ссылки в 80–90-е годы XVIII в. мы пока не имеем, поэтому приводим меньшее число ссыльных по сравнению с 60–70-ми годами) и получим примерную цифру в 908 тыс. чел. ссыльных, прошедших ссыльным трактом с

60-х годов XVIII в. до замены пешеэтапного передвижения ссыльных на отдельных участках тракта сквозным движением по Сибирской железной дороге. Естественно, что не все ссыльные следовали только по Главному ссыльному тракту. Часть из них направлялась в южные районы Сибири и современного Казахстана по так называемому «линейному тракту», оставалась в Западной Сибири, Енисейской губернии. Так, в 1882 г. с Московского тракта в Иркутск прибыло ссыльных мужского пола 4089 и женского пола 236 душ<sup>396</sup>, а всего за этот год в Сибирь было сослано 16 945 душ.

#### 4.2. Пути следования ссыльных. Организация их передвижения. Этапы

Ссыльными маршрутами в Сибирь в период переворотов середины XVIII в. направлялись участники заговоров и придворных интриг. В 60–80-е годы сосланными в Сибирь и размещенными вдоль создаваемого Сибирского тракта являлись бывшие помещичьи крестьяне в зачет рекрутов. Местами основного сосредоточения ссыльных на рубеже XVIII–XIX вв. становятся Нерчинские рудники, железоделательные, винокуренные и другие заводы преимущественно в Восточной Сибири.

А. Д. Колесников определял места ссылки и маршрут движения ссыльных в 50-е годы XVIII в. После выхода Указа 1753 г., заменившего смертную казнь ссылкой в Сибирь, сборным пунктом назначалась Калуга, откуда партии в 150–200 чел. отправлялись по Оке и Волге до Казани, от Казани по Каме до Нового Усолья, далее 310 верст по суше до Верхотурья, от Верхотурья по сибирским рекам до Тобольска и через Томск до Иркутска и Нерчинска.

Описывая трудности первого года по отправлению ссыльных, их наплыв, отсутствие в перевалочных пунктах помещений для содержания арестантов, продовольствия и воинских команд, А. Д. Колесников отмечает, что в последующие годы порядок следования партий и размещение ссыльных изменился благодаря заслугам сибирского губернатора Ф. И. Соимонова.

После помилования он возглавил Нерчинскую экспедицию, а вступив в должность сибирского губернатора, обратил особое внимание на этапный участок от Томска до Енисейска. В конце 1760 г. он писал правительству, что при переводе в 1759 г. из Соликамских соляных варниц в Нерчинск 2151 чел. (по другим данным – 2379) в пустых болотистых местах по р. Кети за семь недель умерло от голода и болезней 517 чел. Ф. И. Соимонов предлагал колодников селить не в Нерчинске, где не было продовольствия, а по Иртышской линии. 22 января 1762 г. Сенат решил «присылаемых в рекрутский зачет помещичьих людей... селить по дороге от Тобольска к Иркутску и до Нерчинска и около него»<sup>397</sup>. По предложению Ф. И. Соимонова было решено изменить маршрут следования партий ссыльных. Кроме дороги через Верхотурье, где не хватало продовольствия, ссыльных решено было вести через Самару и по Оренбургской и Сибирской линиям, сопровождая воинскими командами от крепости до крепости<sup>398</sup>.

Ссыльных в Сибирь до 1763 г. доставляли через Казань до Соликамска водой, а от Соликамска до Тобольска сухим путем. А там уже губернатор, если не было указаний из столиц, распределял их по своему усмотрению. В частности, об этом свидетельствуют документы о ссылке А. Меншикова с семьей в Березов, опубликованные Ип. Завалишиным. Специальных военных команд по этапированию не было. Лейтенант Преображенского полка Степан Крюковский, выполнявший это поручение, должен был для провожания до Тобольска взять с собой 20 солдат из отставных того же полка. «Будучи дорогою где случится ехать сухим путем, то брать подводы ямские сколько будет потребно; а где ямских нет – уездные, за которые ямщикам прогонные, а уездным поверстные деньги платить по указу, а когда понадобятся водою суды, то брать в городах у воевод или у магистратов за настоящую цену и платить деньги, також брать на те суды работников, которым платить заработные деньги по указу»<sup>399</sup>. Все расходы: суточные по 6 руб. на день, прогонные и на наем судов и на прочие дорожные расходы (1000 руб.) – были взяты из «отписных от Меншикова денег». Степан Крюковский, приняв Меншикова с женой и детьми 16 апреля 1728 г. в г. Раненбурге Рязанской

губернии от лейб-гвардии капитана Петра Мельгунова, прибыл с ними в Тобольск 15 июля, пробыв в пути три месяца<sup>400</sup>.

В XVIII в. при сибирском губернаторе была учреждена «секретная и о заграничных сообщениях комиссия», а при командующем сибирским корпусом в Омской крепости создана «поселенческая комиссия» со штатом офицеров и солдат, ведавшая водворением ссыльных, выдачей им кормовых денег и пособий и контролировавшая хозяйственное обзаведение посельщиков<sup>401</sup>.

До конца XVIII в. весьма мало внимания уделялось обращению со ссыльными в пути, но еще меньше – должной организации ссыльной системы и контролю за ней. Хотя наработки опыта уже были, особенно при организации пересылки в Сибирь беглецов из Польши. Так, Ф. Ф. Болонев отмечает, что ответственный за доставку в Сибирь партий староверов ланд-милиции полков секунд-майор Лаврентий Фабрициус в отчете докладывал, что по представленным документам от казанского обер-коменданта Ивлева на Верхотурье было отправлено 22 партии численностью от менее 200 и до 250 чел. в каждой и конвоем по 50 чел. На такое количество требовалось закупить провиант в очень короткое время, так как партии следовали одна за другой с перерывом в две недели. Фабрициусу для довольствия ссыльных и конвоя было выделено 10 тыс. руб. Всем беглым выделялся от казны серый кафтан или шуба, обувь, хлеб и продовольствие, мужчинам – по 1 руб. 70 коп., женщинам – по 1 руб. 28 коп., детям – по 1 руб. 20 коп. в месяц. На детей полагалось, кроме того, полпайка провианта. Для переезда на 20 чел. выделяли одну подводу.

Для оказания помощи в доставке ссыльных 9 июля 1764 г. указами велено было командировать «отписных» крестьян и разночинцев и казаков с препровождением из Верхотурья до Тюмени и Туринска и к расположению каждого места по 50 чел. Жители по очереди должны были выставлять людей для перевоза отправленных в ссылку. Обещали платить мужику с лошадью в летнее время по 10 коп., а без лошади – по 5 коп. и зимою с лошадью – по 5 коп., а без лошади – по 4 коп. в день. Во главе конвойных партий стояли офицеры в чине от прапорщика до майора. Однако упорядоченной доставки ссыльных организовать не удалось. В Верхотурье скопилось в 1765 г. более тысячи человек. Пришлось в городе и ямской слободе устанавливать пикеты, чтобы шуму, драк и воровства не происходило. Ф. Ф. Болонев считает, что для конвоирования не всегда хватало военных и партии отправляли под конвоем местного населения. Так, видимо, 25 верхотурских разночинцев с оружием сопровождали до Туринска пятую партию ссыльных староверов<sup>402</sup>. Таким образом, разовая акция по пересылке в Сибирь для поселения на вновь устраиваемой дороге по Ишимской степи и Барабе, а также в Забайкалье ссыльных староверов из пределов, принадлежавших ранее Польше, потребовала значительных средств, организации, привлечения сил армии и местного населения и способствовала накоплению опыта по организации переброски крупных партий населения: взрослых и детей – на огромные расстояния по путям сообщения, еще не приспособленным для этого. Именно поэтому власти одновременно заселяли эти пути.

В последней четверти XVIII в. отмечается упорядочение пересылки колодников. Указом из Правительствующего сената 20 (13) апреля 1783 г. было повелено: отправлять в Сибирь колодников из губерний «Петербургской, Псковской, Новгородской, Полоцкой в Тверь, а оттуда водою до Казани; из Ярославской, Костромской, Нижегородской, Орловской, Калужской водою прямо до Казани, по сношениям верхних по рекам лежащих губерний с нижележащими, дабы как для упорядочения числа отправляемых колодников, а также для уменьшения в конвоях, то есть для экономии средств, а конвойные команды к местам своей дислокации быстрее могут вернуться. Так как через Тульскую, Рязанскую и Владимирскую губернии протекает река Ока, то и сии губернии должны были отправлять своих колодников по вышеописанным правилам». Указом от 30 мая 1784 г. было определено, «чтобы нигде и никогда не накапливалось большого числа ко отправлению колодников и не посылать их партиями, или в немалом числе, но всегда одного, двух или трех препровождать из уезда в уезд, возлагая сие на попечение капитанов-исправников». Из данного указа следует, что конвоировало ссыльных колодников военное ведомство и что с 1783 г. начинает активно



применяться пересылка на судах по рекам с накоплением ссыльных в нижележащих губерниях для экономии средств и увеличения партий, которые могло взять одно судно. В этом же указе называются некоторые ссыльные поименно и объясняется порядок следования с ними добровольно «законных жен, идущих с теми их мужьями самовольно на своем коште, а не по преступлениям»<sup>403</sup>.

В начале XIX в. правительство предпринимает шаги к упорядочению ссылки. В 1811 г. указами от 16 и 17 января было создано особое подразделение постоянно действующей стражи для конвоирования партий ссыльных, и всех их стали снабжать документами, удостоверяющими личность, из которых явствовало, кто они и куда назначены. В указах было обозначено двойное подчинение конвойной стражи МВД и военному министерству, ее состав и задачи. Положение о внутренней страже от 3 июля 1811 г. включало принятие и провожание рекрутов, преступников, арестантов и пленных. В п. 14 инструкции батальонному командиру предписывалось препровождение арестантов на поселение осужденных. Командир губернского батальона действовал следующим образом: «Собрав число арестантов сообразно с силою... уездных инвалидных команд... наряжает их конвой и унтер-офицеру, командующему оным, выдает открытый лист, с означением на нем имен арестантов, времени их отправления и числе конвоя. Унтер-офицер, по приводе в первый уездный город арестантов, сдает их начальнику местной инвалидной команды, передавая и открытый лист. На этом листе командир, арестантов принимающий, отмечает время их привода и обратного отпуска конвоя...». Таким образом, арестантов, доставленных на границу губернии, т. е. в первый на пути лежащий уездный город другой губернии, передавали командиру местной инвалидной команды, который, дав расписку, отправлял их далее по назначенному пути<sup>404</sup>. Однако при учреждении в 1811 г. внутренней стражи, предназначенной в том числе и для препровождения ссыльных, сибирские губернии были исключены из «сего общего постановления, потому что отдаленность и обширность оных и само население оных... требовали особенных соображений».

Указом от 4 сентября 1816 г. начальнику Главного штаба внутренняя стража вводилась и в Сибири. Меры для этого были приняты следующие: «1. Обязанность внутренней стражи по Иркутской губернии возлагалась на Иркутский гарнизонный полк, оставя шесть рот онаго в губернском городе и две расположить на Тельминской суконной фабрике. 2. В пособие полку сформированы служащие инвалидные команды в уездных городах Иркутской губернии: Нижне-Удинске, Киренске, Якутске, Верхнеудинске и Нерчинске. 3. Сформированы две подвижные инвалидные роты при винокурных заводах: Александровском, Илгинском и Николаевском, да соляном Иркутском, при каждом по половине роты». В Западной Сибири наименование Тобольского гарнизонного полка уничтожалось, а батальонам надлежало быть в Тобольске, Томске и Усть-Каменогорске. Учреждались инвалидные команды: в Тобольской губернии – в Тюмени, Ялуторовске, Ишиме, Омске, Туринске, Кургане и Таре, в Томской губернии – в Енисейске, Каинске, Бийске, Кузнецке, Нарыме и Красноярске в двойном числе людей против штата 27 мая 1811 г. На формирование команд употреблялись губернские роты – Тобольская и Томская<sup>405</sup>.

До передачи ссыльных в ведение внутренней стражи их сопровождали представители разных подразделений военного ведомства. Еще до 1807 г. в Сибирь военным министерством были командированы башкирцы и мешеряки для препровождения колодников. В 1807 г. им велено было вернуться на Оренбургскую линию. Однако сибирский генерал-губернатор попросил их задержаться еще в Сибири, опасаясь, что край «подвергнется по-прежнему злодействам ссыльных преступников, коих содержать в обузданности земское начальство никак не может». Временное нахождение башкирцев в Сибири объяснялось тем, что сибирские власти изыщут внутренние средства к удержанию порядка во вверенном им крае<sup>406</sup>. 26 августа 1810 г. последовало высочайшее утвержденное мнение Государственного совета о том, чтобы «командируемых из Оренбургской губернии в Сибирь башкирцев для препровождения колодничьих партий, заменить казаками гражданского ведомства, и первых, как стоящих казне непомерных издержек, более уже не требовать в Сибирские губернии»<sup>407</sup>. Однако башкирцы и мешеряки пробыли в Сибири до конца 1822 г., о чем



будет сказано далее. В 1817 г. Г. В. Семивский отмечал, что «на всех... почтовых станциях по главному, почтовому, Сибирскому тракту до самого Нерчинска и далее до тамошних горных заводов располагаются воинские, казачьи команды или отряды, как для препровождения следующих туда из Европейской и Азиатской России преступников, так и для безопасности проезжающих»<sup>408</sup>. В. Вагин, правда, давал несколько иную оценку этого времени. Он писал: «Препровождение ссыльных, несмотря на строгие и точные указания Сената, производилось с величайшими беспорядками; положительных правил о порядке продовольствия ссыльных в пути не было, и потому они часто пропивали свои кормовые деньги; собственные деньги от них не отбирались, а это давало им возможность к разврату, побегам и буйствам; в снабжении их одеждой происходили большие злоупотребления. Никто не наблюдал за тем, чтобы ссыльные были доставлены по назначению; они задерживались в пути везде, где этого хотело местное начальство, и особенно в Пермской губернии, совершенно зависело от произвола низших местных чиновников; они раздавались для работ частным людям, и потом уже, обессиленные и изувеченные, были отправляемы в Сибирь на поселение»<sup>409</sup>.

В связи с необходимостью увеличения числа рабочих на кабинетских заводах в Забайкалье правительство учреждает целую систему организации передвижения и транспортировки ссыльных, в том числе создает ссыльный тракт в Сибири в 1823–1825 гг. как продолжение общероссийских ссыльных трактов<sup>410</sup>. На главнейших дорогах Европейской России еще в 1817–1818 гг. были построены этапы (станции для ссыльных) – сначала между столицами, а в 1818 г. было решено учредить такие же этапы на «Сибирской дороге от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань, Пермь и Екатеринбург до черты Тобольской губернии. На этом этапном пути в 18 местах для сопровождения арестантов устанавливались инвалидные в штатном числе команды, а по Вятской и Пермской губерниям охраняли и сопровождали ссыльных находившиеся там башкирские казаки»<sup>411</sup>. По сути, этапы были построены от Казани до Тюмени еще до издания указа об их устройстве в Сибири. М. М. Сперанский в 1819 г. отметил: «От Казани до Тюмени везде устроены этапы, прекрасное заведение»<sup>412</sup>.

Сдается, что этапы были порождены мыслью их создателей по уже имеющимся примерам. В «Сборнике инструкций... этапным комиссарам» имеется наставление генерал-губернатора князя Репнина, который был таковым, видимо, в Дрездене в период заграничного похода русской армии в 1814 г. В сборник входят: Учреждение касательно этапов; Наставление обер-комендантам; Наставление этапным комендантам; Наставление этапным комиссарам с 27 февраля по 11 марта 1814 г.<sup>413</sup> Вот это-то наставление или подобное ему, касавшееся воинских частей, которые необходимо было обеспечивать транспортом: лошадьми, повозками, продовольствием, квартирами на период передвижения по маршруту, чем и занимались этапные обер-коменданты, этапные коменданты и этапные комиссары, и было взято за основу при разработке Устава об этапах и реализации его в Сибири. Однако действие наставления князя Репнина касалось заграничные и, по сути, оккупированных территорий, где в любое время могла быть применена военная сила.

В 1822 г. был принят Устав об этапах в Сибирских губерниях. Согласно уставу, для препровождения ссыльных по сибирским губерниям учреждались этапы по дороге от границы Пермской губернии с Тобольской до г. Иркутска. На эти этапы определялись команды из регулярных пехотных войск и из некоторого числа конных служителей. С окончательным учреждением этапов прекращались командировки в Сибирь из Оренбургской губернии башкир и мещеряков. Этапы размещались по дороге через одну станцию. Всего до г. Иркутска от границы Тобольской губернии было учреждено: в Тобольской губернии – 19 этапов, в Томской – 21, в Енисейской губернии – 8, в Иркутской – 13 этапов. Каждый этап обслуживала этапная команда. При этом в городах, где имели остановку ссыльные, их охрана обеспечивалась либо гарнизонными, либо инвалидными командами. Всего по штатам в этих этапных командах полагалось иметь 61 обер-офицера, 122 унтер-офицера, 61 музыканта, 1525 рядовых, 8 лекарей, 61 денщика, 244 казака, 488 казачьих лошадей и 244 подводы. Требовалось вооружить и снабдить зимней одеждой 1908 чел.

На каждый этап определялась команда из офицера, двух унтер-офицеров, барабанщика и 25 рядовых пеших гарнизонных солдат, состоящих, подобно прочим войскам в Сибири, на полевом довольствии. Офицер имел звание этапного начальника. Этапная команда подчинялась командиру гарнизонного полка или батальона, расположенного в губернском городе и отправлявшего обязанности внутренней стражи, подобно командам уездных инвалидов. На каждый этап отряжалось по четыре конных городских казака, которые находились в подчинении этапных начальников и предназначались для конвоирования партий и преследования беглых. Начальство могло селить этих казаков на этапах или менять их через какое-то время другими. Этапные команды начали формировать из Селенгинского гарнизонного полка, оставив из него одну роту в г. Селенгинске. Недостающее же число пополнялось набором из всех гарнизонных полков, батальонов и инвалидных команд, расположенных в Сибири. При этом обращалось внимание на их благонадежность (в Селенгинском полку было много солдат, сосланных за разного рода провинности). Источником пополнения этапных команд в будущем должны были быть гарнизонные полки или батальоны, расположенные в тех губерниях, в которых размещались этапы. В команды поступали в основном люди, «невидные по фрунтовой службе, но отнюдь не вовсе изувеченные, или почему-либо неспособные носить ружье». Рекрутов прямо в этапные команды поставлять запрещалось, так как они в течение двух лет должны были привыкнуть к батальонной «фрунтовой» службе. В этапные команды рекомендовалось набирать преимущественно людей семейных, приближая их, по возможности, к местам прежнего жительства<sup>414</sup>.

Как уже отмечалось, этапные команды создавались из расформированного Селенгинского полка. До их прибытия на этапы учреждались временные этапы из городских казаков – русских или татарских, с дополнением недостающего числа из башкир или мещеряков. Часть башкир и мещеряков отправлена была на место их основной дислокации, чтобы облегчить положение трактовых жителей и сократить большие расходы по их содержанию. По мере вступления воинских команд селенгинцев в Западную Сибирь с октября 1822 г. и прибытия их к назначенным постам, они немедленно сменяли казаков и начинали конвоировать колодничьи партии. Одновременно были отправлены к местам жительства оставшиеся на этапах башкиры и мещеряки. Городовые казаки, оставив по четыре человека на каждом этапе, отправлены к своим командам. Этапные казаки составляли конный конвой. Конвойному казаку отпущено было на заведение лошадей по 50 руб. на каждую. В 1823 г. губернское начальство приобрело, развело по этапам и сдало казакам лошадей. Обмундирование для этапных команд было изготовлено хозяйственным способом в Тобольске, Тюмени, Семипалатинске и Ямышевской крепости. Шили простые широкие сапоги из обыкновенной кожи, а для обертывания ног для теплоты купили суконные онучи, что заменяло сапоги из оленьей кожи. На одежду для этапных команд в каждую губернию было отпущено по 15 тыс. руб. Всего же в Западной Сибири было истрачено 13 022 руб. 3/4 коп., следовательно, сбережено для казны 16 977 руб. 11 1/4 коп.<sup>415</sup>

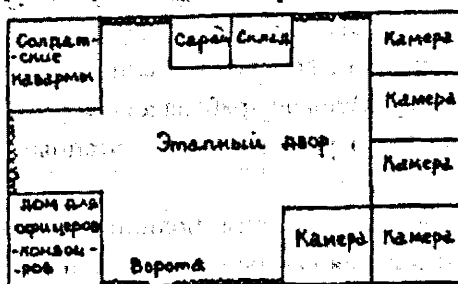
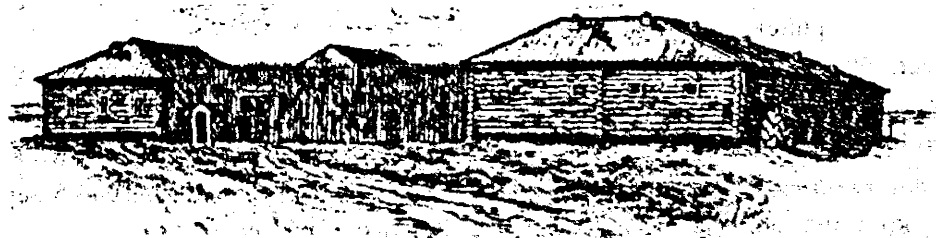
Для укрепления в оседлости этапных военнослужащих Главное управление Западной Сибири в 1823 г. положило наделить каждого по 5 десятин удобной земли, согласно Уставу и особому определению Сибирского комитета от 19 декабря 1822 г. Места приискивались как можно ближе к их поселениям, обычно в одном или двух местах, в исключительном случае – в трех. Это не встретило затруднений. По новому этапному тракту, начиная с Тюмени на Тобольск и Тару, тюремные помещения строились новые, а по старому тракту были приведены в исправность. Вначале из-за неимения казарм военнослужащие помещались на обывательских квартирах. Такие же квартиры были отведены для этапных лазаретов: три – в Тобольской губернии и две – в Томской. Это привело к стеснению населения. Большому отягощению обывателей послужил также своз больных и тяжестей при партиях. Полагалось по 4 лошади на каждый этап. Но так как партии в Западной Сибири, особенно в Тобольской губернии, составляли часто более 300 чел., то назначенное количество лошадей оказалось недостаточным, поэтому обыватели выставляли по 20 лошадей<sup>416</sup>.

Постройка этапов в Западной Сибири продолжалась еще в 1831 г.<sup>417</sup> В Восточной Сибири этапные здания строились с 1824 по 1828 гг. Например, в 1827 г. в Иркутской губернии построили 20 этапных и тюремных помещений, в Енисейской к 1828 г. – 6 этапных и 7 полуэтапных зданий<sup>418</sup>.

Ускорение строительства этапов от Иркутска к Нерчинским заводам было вызвано двумя происшествиями с каторжниками в 1827 г. По уведомлению генерал-губернатора Восточной Сибири Лавинского, в августе 1827 г. в Верхнеудинском округе партия из 57 каторжных, следовавшая к Нерчинским горным заводам в сопровождении 4 городовых казаков и 35 бурят, во время ночлега на станции Удинская Вершина произвела разбой, и из них 25 человек, выломав двери, напали на караульных бурят и казаков, отняли у них оружие и, захватив со станции 25 лошадей, отправились по тракту к Шакшинской станции, где, также ограбив ямщиков и захватив почтовых лошадей, пустились вниз по р. Хилку на грабеж инородческих юрт. Но казачий урядник Злобин, будучи на ближайшем кордоне, узнав о происшествии, с пятью казаками и несколькими бурятами погнался за беглецами, настиг их у Иргенского озера, соглашал их к сдаче; получив отказ, атаковал силой и после перестрелки, продолжавшейся четыре часа, в которой у бурят были ранены один тяжело и четверо легко, а у каторжников двое убиты, несколько легко ранены и один скрылся, успев остальных захватить. В Нерчинском округе 8 сентября того же года происшествие повторилось. Здесь, на станции Газимуровская, в партии из 28 чел. 25 каторжных, обезоружив казаков и караульных крестьян, заперли их в тюрьме, а сами, захватив в почтовом доме лошадей, ускакали в лес, затем произвели грабежи в крестьянских домах, ранив троих человек. На другой день были пойманы<sup>419</sup>. Такой порядок препровождения не устраивал власти Восточной Сибири, и они ходатайствовали о введении этапов от Иркутска к Нерчинским заводам, что и было удовлетворено. Порядок препровождения ссыльных до постройки этапов в Забайкалье был следующий. Из Иркутска отправлялась партия до Кабанска. В ее состав наряжались солдаты иркутского гарнизонного полка в потребном количестве и конные казаки. Конвой, прибыв к Лиственничной станции, останавливался, часто из-за противных ветров, на несколько суток, потом бывал на море также несколько дней и, проведя такое же время на обратном пути, возвращался через месяц и более. Далее из Верхнеудинска препровождали партии в три стороны: в Нерчинск, Петровский завод за 132 версты и в Селенгинский солеваренный завод (92 версты). Партия, предназначенная для Нерчинских заводов, в пути не разделялась и шла до Большого завода, где горное начальство распределяло каторжных куда следует. Заменяв этот порядок следования этапным, власти могли препроводить, начиная с мая до последних чисел сентября, 6 партий, а зимой, с января до апреля, 4 или 5 партий, в которых могло быть до 650 чел. ссыльных<sup>420</sup>.

Дж. Кеннан так описывал этапные строения: «Сибирский полуэтап представляет собою огороженное пространство, внутри которого находятся два-три приземистых одноэтажных бревенчатых строения. Один из этих домов занимает конвойный офицер, другой – солдаты, а третий, самый большой, – арестанты. Арестантская казарма – длинное приземистое строение, окрашенное обыкновенно в грязно-желтый цвет, с тремя или четырьмя камерами, в каждой из которых имеются кирпичные печи и двойной ряд нар. Согласно последнему отчету инспектора по транспортировке ссыльных, который подтверждает и мои собственные наблюдения, "все этапы и полуэтапы между Томском и Ачинском, за редким исключением, не только крайне малы, но и ветхи и нуждаются в капитальном ремонте". Их основной недостаток характерен для всех сибирских тюрем – нехватка места. Строили их 30–50 лет назад, когда партии ссыльных не превышали 150 человек, а теперь в них приходилось размещать от 350 до 450 человек. В результате, как пишет инспектор по транспортировке ссыльных, "в хорошую погоду половина арестантов спит под открытым небом, на дворе, тогда как в дурную погоду они переполняют камеры, укладываются на полу в коридорах и даже на чердаках. И содержатся камеры не так, как могли бы при некотором старании. Обыкновенно же в них грязно; окна сделаны так, что открыть их невозможно; и несмотря на то, что в известное

время года камеры переполнены сверх всякой меры, нет никаких приспособлений для вентиляции"»<sup>421</sup>. Порядок отправления партий был следующим. Ссылные собирались и распределялись в партии в губернских городах. Так как ссылки совершали побег в основном летом, то отправляемая в летнее время партия не должна была превышать 60 чел., зимой же до 100 чел. и более. Однако крестьяне Тобольской и Томской губерний уже в 1828 г. жаловались «о тяжести при этапном тракте отбывания повинностей»: им вменялось в обязанность обеспечение гоньбы, отопления и освещения этапных помещений, хранения для этапов продуктов и пр., а этапы стали доходить уже до 400 чел., поэтому лошадей приходилось выставлять вместо 4 по 20 и т. д.<sup>422</sup> Вообще численность партий ссылных, следовавших в Сибирь, часто превышала определенную законом. Об этом неоднократно сообщал генерал-губернатор Восточной Сибири в течение 1845–1856 гг. в Департамент полиции исполнительной<sup>423</sup>. По Уставу о ссылных предписывалось колодников, следующих в каторжную работу, в большом количестве с одной партией не отправлять, а если таковых набиралось до десятка, то число других ссылных уменьшать, особенно летом. Других ссылных при этом можно было задерживать в городах и «употреблять в городских работах». Партии отправлялись не иначе как в назначенные расписанием дни недели. Наряду со списком ссылных гражданское начальство вручало командиру конвоя описание маршрута с расписанием движения до ближайшего губернского города. Маршрут этот передавался по этапам вместе со списком ссылных. Время прибытия каждой партии, а также списки подконвойных гражданское начальство одной губернии сообщало другому с почтой. Прибывшая в губернский город партия принималась по именному списку городничим. Эти документы поступали также в Экспедицию о ссылных. Начальник гарнизонного батальона в назначенные по расписанию для отправки из губернского города партии дни наряжал конвой и отсылал его к городничему, не ожидая особых требований. Городничие распоряжались отправлением партии, наблюдая, чтобы она могла достигнуть ближайшей станции до наступления ночи. Пересылка людей, распределенных на места вне этапной дороги, или доставка их из таких мест возлагалась на служащих там инвалидов и казаков<sup>424</sup>.



Этап. Худ. Дж. Фрост

(Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. – СПб., 1999. – Т. 1. – С. 389)

В 1823 г. по инициативе графа М. М. Сперанского в Тобольске был учрежден Приказ о ссылных, переведенный позднее, в 1869 г., в Тюмень<sup>425</sup>. Функции его были двоякого рода. Во-первых, в приказе распределяли всех прибывших в Тюмень ссылных (кроме политических, которых

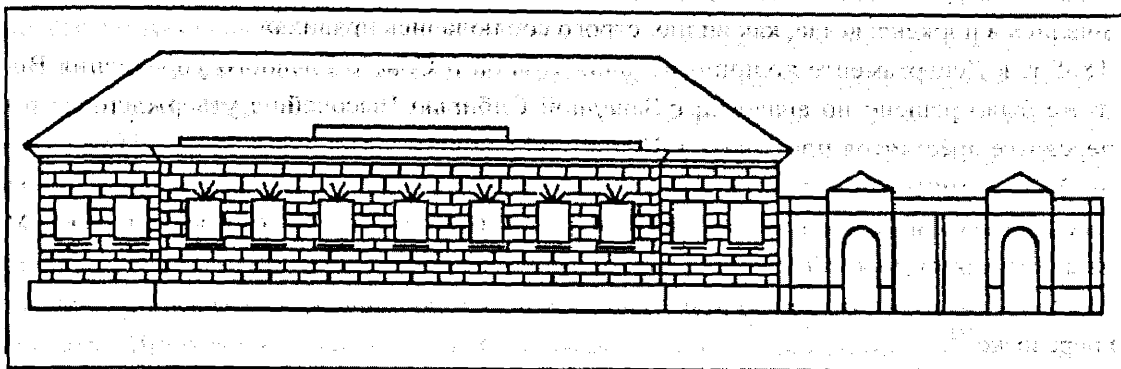
распределяли в Петербурге), классифицировали и собирали возможно полные сведения о каждом из них; во-вторых, с помощью шести подчиненных ему отделений или экспедиций о ссыльных следили за передвижением ссыльных по Сибири и контролировали их расселение. Экспедиции о ссыльных были в Казани, Перми, Тобольске, Томске, Красноярске и Иркутске. Осуществлять надзор и контроль им помогали три инспектора по наблюдению за транспортировкой ссыльных, каждый из которых ведал только одним участком главного пересыльного тракта. Этот тракт делился следующим образом: 1) от Нижнего Новгорода до Тюмени; 2) от Тюмени до Ачинска; 3) от Ачинска до Иркутска и далее по Забайкалью<sup>426</sup>.

В 1885–1886 гг. в Главном тюремном управлении (ГТУ) рассматривалось дело об учреждении конвойных команд, сопровождающих ссыльных и пересыльных арестантов. Возникает вопрос: а кто занимался этим ранее? Из дела становится понятным, что речь шла об устройстве системы конвойных команд по типу существовавших в Сибири с 1822 г. Главный инспектор по пересылке приходил к выводу, что «надежный надзор за арестантом, умудренным опытом тюремной жизни, изворотливым, энергическим и нередко озлобленным до отчаяния, возможен лишь для стража и конвоира, специально для того назначенных и подготовленных, главным образом, путем постоянного общения с людьми, лишенными свободы и неразборчивыми в средствах к насильному ее возвращению». Обоснованием такого мнения служили следующие факты. По данным ГТУ от губернаторов за 1880, 1882 и 1883 гг., общее число бежавших с пути арестантов составляло: из-под конвоя специальных конвойных команд – 11 чел.; из-под конвоя от полевых и местных войск – 121 чел.; из-под конвоя от полицейской и обывательской стражи – 1173 чел. Стало быть, надежность полицейской и обывательской охраны арестантов в пути была в 11 раз менее по сравнению с такой же охраной от войск и в 100 раз хуже специальных конвойных команд. Поэтому система конвоирования арестантов, учрежденная в Сибири по ссыльному тракту в 1822 г., распространялась властями на всю Россию, за исключением Финляндии и Кавказа. Накануне введения в 1886 г. 567 вновь формируемых конвойных команд в России существовало 63 команды. Из этого числа 16 было в Европейской России, а 47 команд (50 штаб и обер-офицеров и 2138 нижних чинов) – в Сибири на главном ссыльном тракте от Тюмени до Карийских промыслов. На содержание их ежегодно расходовалось 491 915 руб. 99 коп., из них 481 675 руб. 86 коп. тратилось на интендантское довольствие с включением затрат содержания шести лазаретов, учрежденных на тракте, и 10 240 руб. 13 коп. – на артиллерийское довольствие<sup>427</sup>.

В начале 60-х годов XIX в. ставится вопрос о перевозке ссыльных на подводах с конными этапными командами. По подсчетам, представленным в 1862 г. И. Завалишиным в сравнительной таблице «Стоимость ссылаемых в Сибирь арестантов с препровождением их пешком по нынешнему и по предполагаемой возке их на подводах, расчисленные на расстоянии 1044,5 верст по Тобольской губернии», экономия должна была составить 20 тыс. руб. серебром при этапировании 9 тыс. ссыльных ежегодно. Экономия выходила из расформирования 12 этапных команд и всех 20 полуэтапов, сокращения офицеров и этапных команд с 21 до 9 (а каждая из них состояла тогда из 28 солдат и 11 казаков). Меньше требовалось кормовых арестантам – не на 62 дня, а на 20 по 3,5 коп. серебром. Можно было упразднить три этапных лазарета, уменьшались расходы на изготовление одежды<sup>428</sup>.

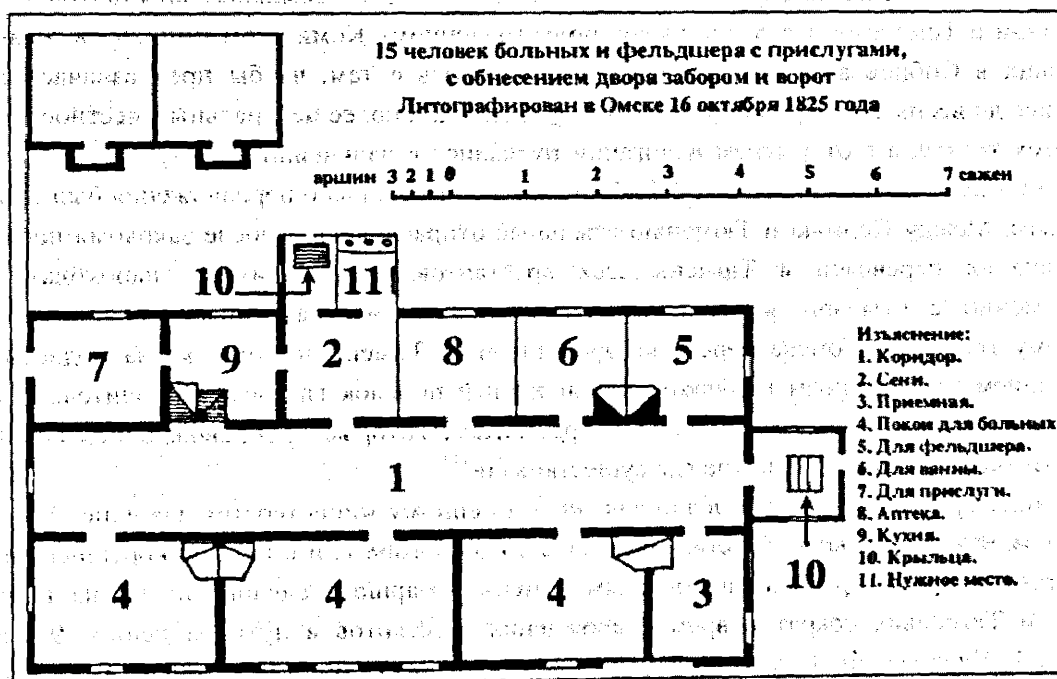
В 1864 г. в Департаменте полиции исполнительной МВД готовилось решение о замене пешезападного следования ссыльных по Западной Сибири перевозкой их на лошадях и пароходах<sup>429</sup>. По представлению МВД в 1865 г. было временно разрешено Комитетом министров ввести новый способ перевозки арестантов пароходом и лошадьми от Тюмени до Ачинска.

С 1 июня 1865 г. пешезападное отправление арестантов между Нижним Новгородом и Тюменью по главному ссыльному тракту было заменено перевозкой их на переменных лошадях. Между Пермью и Тюменью арестанты отправлялись во время навигации ежедневно, а зимой – по мере надобности, но не менее 4 чел. в один раз, препровождаясь как летом, так и зимой попутными



Фасад этапного лазарета в г. Колывани «для 15 человек больных и фельдшера с прислугами, с обнесением двора забором и ворот» (ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 836)

конвойными командами<sup>430</sup>. В деле «О перевозке арестантов водою и сухопутно между Нижним Новгородом, Пермью и по Сибири», начатом 1 апреля 1865 г. и решенном 26 июня 1865 г., приводится в качестве примера ярлык, который выдавался крестьянину-подрядчику-возчику для получения по нему из казны денег за доставление указанного в ярлыке количества повозок с арестантами на переезде с Тугулымской в Успенскую станции. В ярлыке на его лицевой стороне были следующие сведения: месяц и число отправления, имя возчика или старосты возчиков, число повозок (троечных или парочных) и номер ярлыка<sup>431</sup>. Для поставки подвод для арестантских партий и на содержание ночлежных и промежуточных станций в 1864—1865 гг. объявлялись торги<sup>432</sup>.



План этапного лазарета в г. Колывани. Литографирован в Омске 16 октября 1825 г. (ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 836)

Известный общественный деятель, писатель-сибиряк Н. М. Ядринцев на себе испытал доставку ссыльных по главному сибирскому тракту «по-новому»: «Посадили нас в большую телегу по четыре человека, ноги в середину телеги; остальных арестантов скрепили стальными легкими браслетами (наручниками) и связали цепочками с замком... Раздался свисток, и поезд двинулся. Конвойный сидел на каждой телеге лицом к арестантам. Несколько телег мчалось быстро в клубах пыли; приходилось

делать по две и по три станции в день; на ночь останавливались на этапах. В пять часов опять езда. Поезды мчались в порядке: везде, как видно, строго соблюдались правила»<sup>433</sup>.

В 1865 г. в Департаменте полиции исполнительной и Совете Главного управления Восточной Сибири тоже было решено по аналогии с Западной Сибирью Высочайше утвержденные правила о конной перевозке арестантов применить к Восточной Сибири<sup>434</sup>. Однако в апреле 1866 г. в ответ на отношение МВД Комитетом министров было приостановлено распространение перевозки арестантов на лошадях по главному ссыльному пути в Восточной Сибири от Ачинска до Иркутска. Мера эта была вызвана слишком дорогой ценой за провоз: вместо 4,5 коп. с версты в Западной Сибири здесь брали от 12,5–13,5 коп. Было решено приостановить перевозки впредь до изыскания средств к более дешевой перевозке<sup>435</sup>.

На тракте от Томска до Ачинска такая перевозка арестантов просуществовала до 1868 г. Комитет министров в 1868 г., с 22 мая по 4 июля, специально рассматривал вопрос «Об отмене перевозки арестантов на подводах по тракту от Томска до Ачинска». По предложению министра внутренних дел этот путь в 388 верст арестанты должны были идти пешком, что обходилось в 60 тыс. руб. вместо 103 780 руб. на подводах. Было решено: везти от Нижнего Новгорода до Перми пароходом, от Перми до Тюмени на подводах, от Тюмени до Томска пароходом, от Томска до Ачинска пешком и от Ачинска до Иркутска тоже пешком<sup>436</sup>.

Однако сокращение этапов произошло в связи с водной перевозкой ссыльных в Западной Сибири чуть позже. Но ссыльных успели какое-то время повозить на подводах на восток от Томска, а затем перешли к пешему сопровождению.

22 июля 1868 г. по военному ведомству был объявлен именной указ Александра II «Об упразднении и переформировании конвойных команд главного ссыльного тракта от Нижнего Новгорода до Ачинска, по случаю отмены зимнего движения ссыльных арестантов между Нижним Новгородом и Томском». Согласно указу, подготовленному Комитетом министров, зимнее движение следующих в Сибирь арестантских партий отменялось с тем, чтобы предназначенные к высылке оставались до весны в губерниях, где были осуждены, и в более центральных местностях по главному ссыльному тракту, а с открытием навигаций пускались в дальнейший путь, пользуясь пароходством по Волге и Каме и по рекам Западной Сибири, так как этот способ передвижения был самым дешевым и удобным. Между Пермью и Тюменью ссыльные отправлялись и после закрытия навигации вплоть до окончания перевозки в Тюмень всех арестантов, прибывших на пароходах в г. Пермь. Одновременно с отменой зимнего передвижения ссыльных арестантских партий по главному ссыльному тракту до Томска перевозка арестантов от Томска до Ачинска на подводах заменялась отправлением пешезапным порядком. Объявленный порядок касался исключительно ссылаемых в Сибирь и не применялся к пересыльным арестантам, которые препровождались без задержания в места назначения способами, какие где существовали<sup>437</sup>.

Министерство внутренних дел предложило Военному министерству для исполнения этого указа зимнюю задержку ссыльных арестантов начать с осени 1868 г. и с целью скорейшего передвижения арестантских партий признать возможным изменить маршрут следования их на подводах между Пермью и Тюменью, сократив время нахождения арестантов в пути на день – 9 дней, переведя Быковский, Кленовский, Грбовский и Сугатский ночлеги соответственно в Ачит, Киргишанское, Вилимбаевское и Марково, а ночлег в Тугулыме упразднится<sup>438</sup>.

Учитывая задержку арестантских партий на зиму, а также препровождение их во время навигации от Нижнего Новгорода до Томска, пользуясь пароходством по Волге, Каме и рекам Западной Сибири, конная перевозка арестантов на участках от Нижнего Новгорода до Перми и от Тюмени до Ачинска отменялась. Указом от 15 июля 1868 г. на участках ссыльного тракта упразднялись 46 конвойных команд и вольнонаемных оружейных мастеров, содержащихся за счет военного ведомства с 1866 г. при Казанском, Тобольском и Томском губернских батальонах, оставив только одного при Пермском батальоне для исправного содержания револьверов в конвойных

командах Пермско-Тюменского тракта и в Тюменской конвойной команде. В том числе в Сибири от с. Успенского до Ачинска было упразднено 33 конвойные команды; для сопровождения арестантов, перевозимых в навигационное время пароходами по Волге и Каме между Нижним Новгородом и Пермью и по рекам Западной Сибири между Тюменью и Томском, было сформировано две – Нижегородская и Тюменская – конвойные команды; из числа 10 конвойных команд, находившихся на ссыльном тракте от Перми до Тюмени, одна – тугулымская – упразднялась, а остальные 9 продолжали содержаться впредь, причем название некоторых команд применялось по месту их нового расположения; партии арестантов, как ссыльных, так и пересыльных по тракту от Томска до Ачинска, с осени 1868 г. препровождали пешезапным (маячным) порядком через этапы в г. Томске, селах Халдееве, Ишимском, Почитанском, Подъельничном, Суслове, Итатском и Красноречинском. Каждая из этих восьми команд включала одного обер-офицера, трех унтер-офицеров, 35 рядовых, писаря, трех сторожей и денщика. Сторожа находились не только в местах расположения этапных команд, но и в местах ночлега арестантов: селах Семилужинском, Турунтаевском, Колыонском, Бериккульском, Тяжинском и Боготольском – по два в каждом. Этапные команды по тракту от Ачинска до Иркутска усиливались каждая на одного унтер-офицера и пять рядовых. Препровождение пересыльных арестантов между Тюменью и Томском (на Омск), а также в ненавигационное время возлагалось на местные губернские батальоны и уездные команды, чей состав усиливался (табл. 2. 6).

Таблица 2. 6  
Состав этапных команд между Тюменью и Томском с 1868 г., чел.

Военнослужащие	Ялutorовская	Омская	Тарская	Каинская
Унтер-офицеры	12	19	14	19
Рядовые	150	240	165	250

Этапные команды от Ачинска до Иркутска усиливались тем же летом 1868 г.<sup>439</sup> В указе подробнейшим образом расписывался состав всех команд с жалованием по каждому чину и должности, довольствием, вооружением и системой подчинения. Этапные команды заменяли собой существовавшие ранее на трактах между Нижним Новгородом и Пермью и между Тюменью и Томском конвойные команды. После того, как арестантов стали задерживать в пути следования, возникли проблемы с их размещением. В 1868–1869 гг. в пути между Ачинском и Красноярском умерло в пути следования от мороза 11 чел. и от мороза и голода 8 чел.<sup>440</sup>

Таким образом, использование пересылки водными путями по рекам Западной Сибири с 1865 г. стало фактом, укоренившимся от Тюмени до Томска, перевозка на лошадях от Томска до Ачинска просуществовала с 1865 по 1868 гг., а перевозка арестантов от Ачинска до Иркутска была приостановлена уже в 1866 г., т. е. в качестве эксперимента она применялась не более года.

Ссыльных всех категорий в 80-е годы XIX в. перевозили из Казани в Тюмень либо в арестантских вагонах, либо на арестантских баржах: на пароходах вниз по Волге и вверх по р. Каме до Перми, оттуда через Уральские горы в Екатеринбург по железной дороге. В Тюмени все ссыльные поступали в Тюменскую пересыльную тюрьму, где проводили в среднем недели две. Затем их отправляли на арестантских баржах вниз по Иртышу и вверх по Оби, Томи в Томск.

Сосланных и распределенных в Приказе о ссыльных в южные районы Западной Сибири отправляли из Тюмени пешим порядком. Осужденные, направлявшиеся в Восточную Сибирь, перевозились из Тюмени в Томск на арестантских баржах, поставляемых для этих целей компанией подрядчиков. Путешествие между двумя городами занимало от семи до десяти дней, в зависимости от времени года и погоды.

До 1865 г. пешие партии ссыльных отправлялись из Тюмени через тобольский тюремный замок до Томска. Из 43 этапов, существовавших в Тобольской губернии после изменения системы



сухопутного препровождения арестантов перевозкой их водяным путем на пароходах, остались для помещения пересыльных только два: Тугудымский этап и Успенский полуэтап (на пути до г. Тюмени). Остальные же от Тюмени до границы Томской губернии были упразднены.

После введения водной пересылки на пароходах от Тюмени до Томска пешие партии из 300 или 400 арестантов отправлялись из Томска в Иркутск каждую неделю в течение всего года и этот путь преодолевали за три месяца. Этапы стояли вдоль дороги на расстоянии от двадцати до сорока верст, и на каждом этапе имелась конвойная команда, состоявшая из старшего офицера (начальника конвоя), двух-трех унтер-офицеров и около сорока солдат. С 1886 г. вводилось следующее расписание конвойных команд: от Томска до Ачинска: томская, халдеевская, ишимская, почитанская, подбельничная, сусловская, итатская, красноречинская. В каждой из этих команд состояли: офицер, фельдфебель, старший унтер-офицер, 3 младших унтер-офицера 2-го разряда, 6 ефрейторов, по 55 рядовых, кроме ишимской – там числилось 60 рядовых. Из нестроевых при каждой команде было по одному младшему писарю и три сторожа. В томской команде был один старший писарь, а в красноречинской – один сторож. Всего было в этих командах по 8 офицеров, фельдфебелей, старших унтер-офицеров и младших писарей, 24 младших унтер-офицера, 48 ефрейторов, 445 рядовых, 1 старший писарь, 22 сторожа. От Ачинска до Иркутска и от него до Карийских промыслов, а также от Нерчинска до Нерчинского завода было 38 этапных команд. Всего по главному ссыльному тракту в Сибири было одна пароходная и 46 пешеэтапных конвойных команд. В них числилось 2181 чел., на содержание которых требовалось 460 099 руб. 20 коп. ежегодно<sup>441</sup>.

Поскольку в течение одного дня не всегда можно было осуществить переход от этапа до этапа, на полпути между ними возводились так называемые полуэтапы для ночевки, где не было конвойных команд. То есть ночевка осуществлялась под охраной конвойной команды, принявшей партию на этапе. Пешие партии должны были проходить в месяц до 500 верст с суточным отдыхом на каждый третий день. Такой порядок, заведенный в начале 1820-х годов, сохранялся практически все время ссылки. «Путеследование партий, их отдохновение, их продолжительные приостановки определены с такой точностью, что, например, партия, назначенная в Енисейскую губернию, не иначе входит в губернский город, как непременно в среду», – отмечал первый енисейский губернатор А. П. Степанов<sup>442</sup>. Считается, что «маятниковая система», когда конвойная команда сопровождала партию заключенных не до назначения, а лишь до следующей станции, передавала другой конвойной команде, а сама возвращалась назад, была придумана и введена руководителем Отдельного корпуса конвойной стражи, бывшим тобольским и томским генерал-губернатором П. М. Капцевичем для значительного облегчения службы конвоиров<sup>443</sup>.

Каждый заключенный получал на пропитание в первой половине XIX в. 12 коп., а с 50-х годов – 10 коп. в день, на которые он в дороге покупал еду у крестьян, продававших ее не без пользы для себя, хотя в крайних случаях правительство разрешало повышать суточные расходы, чаще всего в Восточной Сибири, из-за неурожая и вздорожания цен на продукты питания. Летом одежда ссыльных состояла из рубахи и штанов из грубого серого полотна, портянок из той же материи вместо носков и невысоких башмаков, именуемых котами, с кожей на щиколотке, чтобы кандалы не натирали ноги, а также шотландской шапочки без козырька и длинного серого халата. Одежда женщин-арестанток такая же, лишь вместо штанов они носили юбку. На головах у них, по воспоминаниям Ф. Кона, были надеты белые платки<sup>444</sup>. Женщинам и детям, которые добровольно следовали в Сибирь за своими родственниками, разрешалось носить собственную одежду и брать с собой столько вещей, сколько мог вместить их мешок объемом 73 л. В первой половине столетия женщинам, идущим добровольно с мужьями в Сибирь, выдавали обыкновенно 12 коп. в день на каждую, малолетним детям – по 6 коп. в сутки на каждого. Помещики, ссылая своих крестьян, должны были вносить по 18 руб. и отправлять ссыльного одетым и обутым по Уставу о ссыльных. От Тобольска заботу о ссыльных крепостных брала на себя казна, так как ссыльный поступал в ее распоряжение полностью. Жены и дети ссыльных крепостных сразу поступали на казенный счет. В 1858 г. власти озаботились состоянием

одежды ссыльных и приняли положение Сибирского комитета, объявленное Сенату Министром внутренних дел «О заготовлении шаровар с подкладкою для пересылаемых в зимнее время арестантов», мотивируя такое решение «суровостью сибирского климата и для большей прочности арестантской одежды»<sup>445</sup>.

Между уголовными и политическими ссыльными власти не делали никакого различия, однако если среди последних были лица, принадлежавшие к привилегированному сословию, то они получали на пропитание вместо 10 по 15 коп. в день и их везли на телегах, а не принуждали идти пешком. После 1825 г. политических отправляли в Сибирь по отдельности на почтовых лошадях под охраной жандармов, и они прибывали к месту назначения так же быстро, как обыкновенные путешественники. В 1827 г. декабристов отправляли следующим порядком:

1) из места их содержания препровождали до Тобольска по две партии в неделю, в каждой по 4 чел., при одном фельдъегере и четырех жандармах;

2) в Тобольске каждый фельдъегерь, доставивший партию, должен был сдать ее тамошнему губернатору и с двумя жандармами возвратиться в Санкт-Петербург, а двух оставить в ведении губернатора для сопровождения отсюда преступников в места их назначения;

3) из Тобольска ссыльных отправляли на подводах под надзором оставшихся жандармов и особо отряженных чиновников по распоряжению совета главного управления Западной Сибири: следовавших в каторжную работу в Иркутск — к тамошнему губернатору, а следовавших на поселение — прямо в назначенные места.

Для безостановочного препровождения партий генерал-губернатор П. М. Капцевич поручил

тобольскому губернатору Д. Н. Бантыш-Каменскому сделать распоряжение о том, чтобы по тракту от Тобольска до Иркутска, по всем этапам, было заготовлено от 3 до 4 одноконных подвод, без платежа прогонов. Отправленным из Тобольска в Иркутск декабристам на обывательских одноконных подводах выдавалось на кормовое довольствие по 50 коп. ассигнациями в сутки на каждого. А. И. Дмитриев-Мамонов отмечает, что при отправлении следующих партий Тобольская губернская администрация сделала ряд послаблений и декабристов отправляли уже не на одноконных подводах, а на земских тройках без платежа прогонов; остановки для ночлега партий делались не на этапах, при которых, по распоряжению генерал-губернатора Капцевича, должны были ожидать государственных преступников подводы, а на земских станциях. Им было также предоставлено право проезда от Тобольска до Иркутска и в собственных повозках для избежания длинного тяжелого пути на перекладных<sup>446</sup>. Однако от этой практики отказались ввиду неудобства и дороговизны и после этого всех политических отправляли вместе с уголовными преступниками. Народоволец А. В. Прибылев уточняет, что



Партия ссыльных в пути. Худ. Дж. Фрост  
(Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. — СПб.,  
1999. — Т. 1. — С. 150)

политические ехали через всю Сибирь в сопровождении конвоя из солдат или жандармов на почтовых лошадях до 1883 г. С этого времени из Томска всех политических по 5–8 чел. отправляли при уголовной партии<sup>447</sup>. От Екатеринбурга до Тюмени продолжали возить на лошадях до строительства железной дороги. Обычно политические ссыльные отправлялись в конце партии, отделенные от других ссыльных телегами с больными, женщинами и детьми, по четыре человека на телеге<sup>448</sup>. «Мужчины до Тобольска все вообще в ножных кандалах, а те, которые следуют в каторжную работу, во время перехода заковываются в наручные по двое и пристегиваются на прут или длинную веревку, когда их много, что и называется собственно канатом», — приводит воспоминание об этапировании уголовных колодников декабриста В. И. Штейнгеля С. В. Кодан. Он же отмечает, что для предупреждения «побегов и удобнейшего распознавания ссыльных» предписывалось «вшивать у следующих в работу по два, а у следующих на поселение по одному четырехугольному лоскуту на спине, до двух вершков во все стороны, отличного цвета от самой одежды»<sup>449</sup>. Для этого же брилась и половина головы. Указ «О бритье половины головы препровождаемым в Сибирь чрез сибирские этапы ссыльным арестантам и об обязанности этапных команд подстригать арестантам волосы» был объявлен Сенату управляющим министерством внутренних дел 14 июля 1825 г.<sup>450</sup> Несмотря на освобождение привилегированных сословий (дворян и шляхтичей) от оков и бритья половины головы, декабристы-черниговцы шли «с жезлами в руках и ногах», а польские ссыльные подвергались нередко заковыванию и удалению волос. Итак, важных арестантов до 1820 г. могли препровождать в Сибирь в железных ошейниках да на цепи, а менее важных — в кандалах и со связанными назад руками, чтобы не разбежались. В 1820 г. ошейники были уничтожены, а в 1822 г. тяжкие кандалы заменены облегченными; причем женщин совсем избавили от ножных оков; цепи, ступля окончательно запретили надевать на людей в 1826 г., а связывание назад рук отменили в 1828 г. Так что только на шедших в Сибирь без ножных оков налагали с 1824 г. «железные ручные прутья», на которых с 1825 г. стали возить всех пересыльных по всей России в «предупреждение побегов». Пересылка на прутьях была крайне изнурительной. В запястьях кандалов, в которые был закован пересылаемый, проходил прут. На этот прут нанизывалось как бы несколько арестантов разного роста. Высокие люди тащили вверх руки малорослых, а они тянули вниз руки высоких. При неровной дороге связанным прутом арестантам очень трудно было идти вместе на малом расстоянии из-за длины прута. На прикрепленные к пруту руки арестанты не могли надевать рукавицу. Этому мешал прут и наручники. Холод от железа причинял зимой этим людям ужасные мучения. На ночлегах находились тоже с прутом. Это не давало всем покоя. Каждый раз, когда одному из них ночью надобно было выйти на двор — все товарищи его должны были его сопровождать. Ужас и уныние охватывали арестантов, когда делались приготовления к пруту. В 1832 г. Николай I отменил пересылку на пруте. Так что в Сибирь «по канату» можно было попасть с 1825 по 1832 гг.<sup>451</sup>

В 1874 г. в кандалах шел по этапам 16-летний псковский мещанин Василий Катков, «тщедушный, самого малого по летам роста, с бритою в полголовую вдоль, осужденный за грабеж без насилия и без угроз, на поселение, не в отдаленные места Сибири»<sup>452</sup>.

Вплоть до 1883 г. мужчины и женщины шли вместе, однако затем была сделана попытка отделить холостых мужчин от «семейных партий», а с последними отправляли всех детей и незамужних женщин. Это преобразование несколько уменьшило деморализацию, явившуюся следствием того, что мужчины, женщины и дети месяцами жили бок о бок в переполненных этапах. Однако положение особо не улучшилось, ибо даже в «семейных партиях» шли мужчины и подростки с порочными наклонностями.

Дж. Кеннан, непосредственный свидетель передвижения ссыльных по тракту, так описывает подготовку и выход партии ссыльных из Томской пересыльной тюрьмы на маршрут: «Наконец на улице собралась вся партия числом 350–400 человек. Каждый арестант держал в руке серый холщовый мешок с немногочисленными пожитками; у многих к кожаным поясам, поддерживающим ножные кандалы, были подвешены медные котелки, а один из каторжников шел на рудники с

маленькой коричневой собакой на руках...»<sup>453</sup>. Ссыльная О. К. Буланова-Трубникова писала, что «...партия выступала вообще очень рано, часов в 5–6. Впереди шли уголовные, на все 200 чел. получался такой же конвой, как на нашу восьмерку... Часов в 10 был привал где-нибудь в лесу, чтобы съесть кусочек хлеба, приходилось осторожно приоткрывать надетую на лицо сетку, и все же вместе с куском в рот проникала добрая горсть мошкары, или, по сибирскому выражению, "гнуса"»<sup>454</sup>.

Телеги, предназначенные для арестантов, физически не способных идти, представляли собою небольшие одноконные повозки без каких-либо рессор и с одним лишь сиденьем для кучера и конвоира. Чтобы хоть как-то уменьшить тряску, дно каждой телеги устилали травой, и на эту траву в каждой повозке усаживалось по четыре больных и не способных идти арестанта.

Серая толпа, окруженная конвоем солдат, начинала свое долгое путешествие к забайкальским рудникам. Шествие возглавляли пешие каторжники, следом за ними ехали больные на телегах, далее три-четыре повозки с серыми холщовыми мешками и, наконец, за солдатами, составлявшими арьергард, следовал тарантас, в котором сидел начальник конвоя. Колонна двигалась примерно со скоростью 20–35 верст в день, арестанты с трудом волочили закованные в кандалы ноги. «В теплый безветренный день пыль является мучением для пеших партий – особенно для больных, женщин и детей...»<sup>455</sup>.



В трудные времена, особенно во время неурожая, на деньги, выдаваемые ссыльным, невозможно было пропитаться. При прибытии к месту ночевки: «Прокладывать себе дорогу локтями, кулаками можно, но пусть бы кто-нибудь попробовал дать на грош дорожке за крынку молока или за булку, сотни кулаков обрушились бы на такого арестанта», — отмечал Ф. Кон<sup>456</sup>. Ссыльный 70-х годов XIX в. писал о насекомых на ночлегах, донимавших арестантов: «Когда придут в деревню, они наскоро закусят, напьются кирпичного чаю и немедленно повалятся спать, и тотчас их облепят клопы – злейший, непобедимый враг тех, кто изнемог и кому страстно хочется спать»<sup>457</sup>.

Бытовые лишения были составной частью ссылки по тракту. Действовавшие этапные здания не соответствовали требованиям быта и гигиены. Такое положение дел было, если судить по имеющимся мемуарам, обычным и вполне заурядным. Все так привыкли ко всему происходящему, что едва могли представить себе нечто иное. На «полуэтапах останавливались на ночлег или на дневку в невообразимо грязных, покрытых мириадами насекомых помещениях, располагаясь большей частью прямо на полу за недостатком нар для всех», — вспоминала О. К. Буланова-Трубникова, сосланная вместе с мужем по делу «Черного передела»<sup>458</sup>.

Больные и немощные ссыльные.  
Худ. Дж. Фрост (Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. – СПб., 1999. – Т. I. – С. 325)

В таком состоянии находились этапы на подведомственных губернаторам территориях Восточной Сибири. В Забайкальской области в 1883 г. имелось 11 этапов и 38 полуэтапов, из которых в хорошем состоянии находилось 5 этапов и 15 полуэтапов<sup>459</sup>. В 1878 г. в Ачинском округе исправлялось здание Козульского этапа за 1000 руб., однако остальные 18 этапов и полуэтапов Енисейской губернии находились в неудовлетворительном состоянии<sup>460</sup>.

Кризис в деле размещения ссыльных в местах временного содержания отмечался в Сибири с 70-х годов XIX в. Этапные партии постоянно увеличивались, а помещений, предназначенных для временного содержания, не становилось больше. В результате усиленной эксплуатации здания приходили в упадок и постоянно разрушались. Их ремонтировали и строили новые. Кроме того, к этому времени были выработаны общие санитарные требования, предъявляемые к зданиям такого рода. Все эти требования породили обширнейшую переписку разного рода местных канцелярий с Петербургом и между собой. Все это нашло отражение в «Журнале Совета Главного управления Западной Сибири». Обсуждаются любые вопросы, любая, даже самая мелкая, деталь согласовывается с начальством. Среди таких постоянно фиксируемых в журнале вопросов был вопрос о постройке туалетов в местах временного содержания ссыльных. Изначально туалет на пересылке или, тем более, в местах ночлега на этапах представлял собой яму, перекрытую жердями. Совершенно очевидно, что вообще и в летнее время в особенности такое устройство туалетов отнюдь не способствовало сколько-нибудь сносной жизни арестантов во время ночлега. О правилах гигиены можно и не говорить. Соответственно, и в деревнях отхожих мест совсем не было. На постоянных дворах, на ярмарках и других местах, где не было местного санитарного контроля, туалеты были в высшей степени неопрятны, что способствовало распространению всякого рода заразы. В весеннее время снег таял, вода заливала выгребную яму и разливалась по двору, затопляя порой и колодцы. После ужасающей бумажной волокиты дело решилось. Стали строить крытые уборные, по возможности вентилируемые.

Редкостью были на тракте так называемые «дворянские партии». Уголовный кодекс, составленный с тех позиций, что «благородство обязывает», прописывал более суровые наказания для представителей привилегированных сословий, чем простолюдинов. Однако дворяне и чиновники обычно освобождались от наиболее тяжелой части наказания – пешего путешествия с этапа на этап. Эти «господа преступники», как их называли солдаты и уголовные, ехали на лошадях по 45–50 верст в день, получали в полтора раза большую сумму на пропитание и только на ночлеги заезжали на этапы<sup>461</sup>. «Для помещения заболевших арестантов на этапах главного ссыльного тракта до 1885 г. не было устроено надлежащих лазаретов и не имелось особых врачей, ни даже фельдшеров. Хотя, согласно пункту 5 статьи Устава о ссыльных, воинские и гражданские врачи, находясь в местах квартирования этапных офицеров, обязаны осматривать и проверять больных, подавать им нужное пособие, но в тех селениях, где устроены этапы, врачи гражданского ведомства не живут; военные же врачи находились лишь на этапах Бирюсинском, Щерагульском и Тыретском, при которых были устроены войсковые лазареты, по 6 кроватей каждый, для пользования собственно больных нижних чинов конвойных команд. Все арестанты, заболевшие в пути следования между Ачинском и Иркутском, до 1885 г. помещались на трех означенных этапах не в войсковых лазаретах, а в отдельных камерах в этапных домах и содержались в них без всякого распределения по полу и возрасту и роду болезней, а также и без всяких необходимых для лазаретного учреждения приспособлений, так как лазареты эти для арестантов не имели ни прислуги, ни больничной одежды, ни постельных принадлежностей, ни даже посуды для лазаретных порций»<sup>462</sup>.

Дж. Кеннан пришел к заключению, что ссылка по этапу в Сибирь была сопряжена с такими страданиями и унижениями, о которых европейский или американский читатель может составить лишь слабое представление. Итогом его исследований явилось твердое убеждение, что страдания, причиняемые способом доставки арестантов в Сибирь, не имеют аналогов в цивилизованном мире за пределами Российской империи. «В дождь и солнце, поднимая облака пыли или утопая в грязи, медленно, но упорно бредут они на восток, перебираясь на маятниковых паромов через великие сибирские реки, карабкаясь под проливным дождем по склонам лесистых холмов, с трудом преодолевая болотистые низменности, проводя ночи в переполненных зловонных этапах и с каждым днем все ближе и ближе приближаясь к страшным забайкальским рудникам»<sup>463</sup>. «Грязь и холод

этапов, неприхотливая пища, случайно приобретенная у деревенских баб... Большая половина из нас, как люди, потратившие много нервной и физической силы, больны...», – сообщал осужденный А. В. Прибылев<sup>464</sup>. С. Я. Елпатьевский считал, что ссыльный тракт способствовал распространению заразных болезней: тифа, скарлатины и дифтерита – среди притрактового населения<sup>465</sup>. Конечным пунктом этапирования были Нерчинские заводы.

На Нерчинских горных заводах и рудниках работало в 1840 г. до 3000 каторжан, на винокурных заводах – 2201, солеваренных – 1179, на Тельминской суконной фабрике – 353, Тельминской – 64, в Иркутском ремесленном доме на состоящей при нем суконной фабрике – 365 каторжан<sup>466</sup>. Таким образом, государство, используя систему этапирования, обеспечивало трудом осужденных отдаленные казенные заводы в Восточной Сибири и Забайкалье.

Итак, ссыльным трактом в течение XVIII–XIX вв. в Сибирь прошло около 1 млн чел. Последующие наши подсчеты показали, что значительная часть ссыльных концентрировалась в трактовых селах и, соответственно, влияла на социальную структуру населения этих сел. По подсчетам Н. М. Ядринцева, издержки на пересылку одного ссыльного в Сибирь, включавшие содержание его в пересыльных тюрьмах, до весны, вследствие приостановки с 1867 г. зимнего препровождения, содержания 20 команд конвоя с 1386 чел. на главном ссыльном тракте, составляли 300 руб. серебром, что было бы достаточно для содержания его по меньшей мере в течение четырех лет в самой дорогой тюрьме Европейской России. При ежегодно существующем контингенте ссыльных издержки на их перемещение, как минимум, должны были составлять 4800 тыс. руб. ежегодно. К этому добавим содержание этапного тракта и военного конвоя с 14 867 чел. нижних чинов, содержание в пути тюремных замков, этапов и пр. Арестантское содержание на 12 тыс. ежегодно идущих ссыльных требовало 880 тыс. руб. Весь контингент ссылки, проживавший в Сибири (202 834 чел.), требовал на прокормление из казны 15 009 716 руб. Учитывая, что половина их находилась в отсутствии, цифру можно уменьшить вдвое – до 7,5 млн руб.<sup>467</sup> Н. М. Ядринцев приходит к выводу, что затраты на ссылку не окупались ее результатом<sup>468</sup>. Однако средства, выделяемые правительством России на организацию этапов, конвойных и этапных команд, передвижение и довольствие ссыльных, оставались в экономике Сибири и таким непродуктивным методом способствовали ее освоению и занятию части населения.

## Примечания

<sup>1</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 5.

<sup>2</sup> Фишер И. Е. Сибирская история. – СПб., 1774. – С. 202.

<sup>3</sup> Бржозовский О. Историческое развитие русского законодательства по почтовой части. – Казань, 1855. – С. 6.

<sup>4</sup> Миллер Г. Ф. История Сибири. – М., 2000. – Т. 2. – Прим. к гл. 6–9. – С. 640.

<sup>5</sup> Буцинский П. Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. – Харьков, 1889. – С. 44.

<sup>6</sup> Миллер Г. Ф. Указ соч. – М., 1999. – Т. 1. – Прил. 40. – С. 383–384.

<sup>7</sup> Там же. – Прил. 49. – С. 399.

<sup>8</sup> Буцинский П. Н. Указ. соч. – С. 68.

<sup>9</sup> Александров В. А., Покровский Н. Н. Власть и общество. Сибирь в XVII в. – Новосибирск, 1991. – С. 149.

<sup>10</sup> Буцинский П. Н. Указ. соч. – С. 88.

<sup>11</sup> Оглоблин Н. Н. Обзорение столбцов и книг Сибирского приказа (1692–1768 гг.). – М., 1895. – Ч. 1. – С. 53;

Миллер Г. Ф. Указ. соч. – Т. 2. – Прим. к гл. 6–9. – С. 640–641.

<sup>12</sup> Оглоблин Н. Н. Указ. соч. – Ч. 1. – С. 166; Ч. 3. – С. 53.

<sup>13</sup> Стрельная книга Тюменского яма 138 г. // Тюмень в XVII столетии. – СПб., 1903. – С. 86–87.

<sup>14</sup> Гурлянд И. Я. Указ. соч. – С. 180.

<sup>15</sup> Русакова Л. М. Сельское хозяйство Среднего Зауралья на рубеже XVIII–XIX вв. – Новосибирск, 1976. – С. 43.

<sup>16</sup> Составлено по: Слоцов П. А. Указ. соч. – С. 149, 220, 242; Бояршинова З. Я. О формировании сословия государственных крестьян в Сибири (XVIII – первая четверть XIX в.) // Вопросы истории Сибири. – Томск, 1964. – Вып. 1. – С. 53; РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 498. Л. 1 об.–2 об.

<sup>17</sup> РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 169.

- <sup>18</sup> Там же. Д. 498. Л. 1 об.–2 об.
- <sup>19</sup> Гурлянд И. Я. Указ. соч. – С. 182.
- <sup>20</sup> Там же. – С. 193–195.
- <sup>21</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3712. Л. 53.
- <sup>22</sup> РГАДА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 164–164 об.
- <sup>23</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3693. Л. 1–39.
- <sup>24</sup> Там же. Д. 3630. Л. 4.
- <sup>25</sup> ГАТюмО. Там же. Д. 5127. Л. 273–274.
- <sup>26</sup> Там же. Д. 460. Л. 29–33.
- <sup>27</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 11. – № 8099. – С. 110.
- <sup>28</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 5304. Л. 1–2.
- <sup>29</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 765. Л. 273–279 об.
- <sup>30</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 4991. Л. 1.
- <sup>31</sup> Гурлянд И. Я. Указ. соч. – С. 197.
- <sup>32</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 765. Л. 159; ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 12. – № 9319. – С. 590–592.
- <sup>33</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 3, 3 об.
- <sup>34</sup> Оглоблин Н. Н. Указ. соч. – Ч. 1. – С. 166, 167.
- <sup>35</sup> Первое столетие сибирских городов... – С. 137, 140, 143, 154, 164.
- <sup>36</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3696. Л. 4.
- <sup>37</sup> Первое столетие сибирских городов... – С. 139, 141, 144, 148, 151, 152, 155, 156, 158, 160.
- <sup>38</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 2069. Л. 1–6.
- <sup>39</sup> Там же. Л. 1–8.
- <sup>40</sup> Там же. Д. 4120. Л. 1.
- <sup>41</sup> Там же. Д. 2606. Л. 3–4.
- <sup>42</sup> Там же. Л. 7–80, 10–11.
- <sup>43</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 11. – № 8099. – С. 1
- <sup>44</sup> Преображенский А. А. Урал и Западная Сибирь в конце XVI – начале XVIII века. – М., 1972. – С. 294–297.
- <sup>45</sup> Таможенная книга Туринска 1674/75 г. ... – С. 18–56.
- <sup>46</sup> Таможенная книга Тюмени за 1672/73 г. // Таможенные книги сибирских городов XVII века. Вып. 4. Тюмень. Пелым / Авт.-сост. Э. В. Башкатова и др.; гл. ред. Д. Я. Резун. – Новосибирск, 2001. – С. 29–33, 35–37, 45, 49, 52, 55, 62, 66, 69.
- <sup>47</sup> Курилов В. Н. Таможенная книга Тюмени как зеркало хозяйственной жизни и быта сибирского города // Таможенные книги сибирских городов XVII века... – С. 11.
- <sup>48</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 4 об.
- <sup>49</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 2247. Л. 67.
- <sup>50</sup> Там же. Д. 2248. Л. 23–24.
- <sup>51</sup> Там же. Д. 2250. Л. 26.
- <sup>52</sup> Там же. Д. 2398. Л. 1–81.
- <sup>53</sup> Там же. Д. 3616. Л. 1–2.
- <sup>54</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3619. Л. 1–2.
- <sup>55</sup> Там же. Д. 1736. Л. 13.
- <sup>56</sup> Там же. Д. 3759. Л. 43–46.
- <sup>57</sup> Гурлянд И. Я. Указ. соч. – С. 199–200.
- <sup>58</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 765. Л. 3, 3 об.
- <sup>59</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 8. – № 5299. – С. 60–61.
- <sup>60</sup> Вигилев А. Н. Указ. соч. – Ч. 1. – С. 80.
- <sup>61</sup> Гурлянд И. Я. Указ. соч. – С. 202–203.
- <sup>62</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 2.
- <sup>63</sup> Оглоблин Н. Н. Указ. соч. – Ч. 1. – С. 168.
- <sup>64</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 388. Л. 1–19, 43.
- <sup>65</sup> Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г. Ф. Миллера // История Сибири. Первоисточники. Вып. VI / Сост. А. Х. Эллерт. – Новосибирск, 1996. – С. 289–297.
- <sup>66</sup> Лешков. Исторический очерк русского законодательства о путях сообщения и ямской гоньбе или почтах // Москвитянин. – М., 1852. – Т. 1. – Отд. III. – С. 35.
- <sup>67</sup> Первое столетие сибирских городов... – С. 148–153.
- <sup>68</sup> Вигилев А. Н. Указ. соч. – Ч. 2. – С. 40.
- <sup>69</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3694. Л. 18.
- <sup>70</sup> РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 2 об.
- <sup>71</sup> ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3701. Л. 10.

- 72 Там же. Д. 4976. Л. 105.
- 73 Там же. Д. 481. Л. 140.
- 74 *Дорожной* месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб., 1772. – С. 40–41.
- 75 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 164.
- 76 ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2702. Л. 1.
- 77 Там же. Д. 2724. Л. 1–3; Д. 2735. Л. 1; Д. 2722. Л. 1–5; Д. 2715. Л. 2; Д. 2716. Л. 1.
- 78 Там же. Д. 2702. Л. 3.
- 79 Там же. Д. 2712. Л. 32.
- 80 Там же. Д. 4189. Л. 1.
- 81 Там же. Д. 2757. Л. 1.
- 82 Там же. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2760. Л. 17.
- 83 Там же. Д. 10. Л. 1.
- 84 Там же. Д. 2766. Л. 11.
- 85 Там же. Д. 4189. Л. 13 а, 13 б.
- 86 Там же. Д. 2731. Л. 4, 6.
- 87 Там же. Д. 2806. Л. 29.
- 88 Там же. Д. 2766. Л. 14–15.
- 89 Там же. Д. 2787. Л. 4.
- 90 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 164 об.
- 91 *Дорожной* месяцеслов на 1773 год. ... – С. 31–34.
- 92 ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2734. Л. 1.
- 93 Там же. Д. 4189. Л. 24.
- 94 Там же. Ф. 10. Оп. 1. Д. 4189. Л. 24.
- 95 *Белявский М. Т., Омельченко О. А.* Наказы крестьян Енисейской провинции в Уложенную комиссию 1767 г. // *Источниковедение и археография Сибири.* – Новосибирск, 1977. – С. 210–211.
- 96 Там же. – С. 218.
- 97 Там же. – С. 220.
- 98 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3.
- 99 НИОР РГБ. Ф. 20. Кн. 1. Д. 20. Л. 3–13 об.
- 100 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 166 об.–170.
- 101 *Прутченко С. М.* Сибирские окраины: Областные установления, связанные с Сибирским Учреждением 1822 г. в строе управления русского государства. – СПб., 1899. – С. 183–184.
- 102 ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38. – № 29124. – С. 315.
- 103 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 498. Л. 1 об.
- 104 Там же. Л. 2 об.
- 105 *Бояришинова З. Я.* Указ. соч. – С. 53.
- 106 ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 4017. Л. 3.
- 107 *Бояришинова З. Я.* Указ. соч. – С. 54.
- 108 Составлено по: *Емельянов Н. Ф.* Город Томск в феодальную эпоху. – Томск, 1984. – С. 123, 127, 131; *Большаков В. Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век. – Новосибирск, 1991. – С. 81, 104; ГАИО. Ф. 70. Оп. 1. Д. 1391. Л. 1–15 об.; Д. 1452. Л. 6, 18; Д. 1803. Л. 17; Д. 2034. Л. 25; *Бойко В. П.* Томское купечество в конце XVIII–XIX вв. – С. 130–131; *Гагемейстер Ю. А.* Указ. соч. – Т. 2. – С. 283–284; *Крит Н. К.* Заметка о торговых путях из Китая в Россию через азиатскую границу // *Известия ИРГО.* – СПб., 1865. – Т. 1. – № 2. – С. 36; *Овсянников Н. Н.* Об отношении сибирского транзита к нижегородской ярмарке // *Нижегородский сборник.* – Нижний Новгород, 1871. – Т. 4–6. – С. 65; *Сибирь* под влиянием рельсового пути. – СПб., 1912. – С. 27; ГАТО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 66. Л. 129; *Субботин А. П.* Торговые сообщения Восточной России и Сибири. – СПб., 1885. – С. 49; *Соболев М.* Пути сообщения в Сибири // *Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды.* – СПб., 1908. – С. 25.
- 109 *Сибирь* под влиянием рельсового пути... – СПб., 1912. – С. 27.
- 110 *Соболев М.* Указ. соч. – С. 30.
- 111 *Горюшкин Л. М.* Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. – Новосибирск, 1967. – С. 70.
- 112 *Соболев М.* Указ. соч. – С. 25.
- 113 ГАИО. Ф. 293. Оп. 1. Д. 548. Л. 1.
- 114 Составлено по: *Герсевинов.* Замечания о торговых отношениях Сибири к России // *Отечественные записки.* – СПб., 1841. – Т. 14. – № 4. – С. 29; *Гагемейстер Ю. А.* Статистическое обозрение Сибири. – СПб., 1854. – Т. 2. – Прил. к табл. XX; *Корсаков А.* Историко-статистическое обозрение торговых сношений России с Китаем. – Казань, 1857. – С. 293; *Субботин А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах. – СПб., 1892. – С. 468; *Чем* отразится пошлина на чай для Сибири // *Восточное обозрение.* – 1885. – № 12. – С. 3.



- <sup>115</sup> *Пронин В. И.* Торговля Сибири с Европейской Россией в период домонополистического капитализма // Проблемы истории дореволюционной Сибири. – Томск, 1989. – С. 96.
- <sup>116</sup> *Гулишамбаров С. И.* Торговля, промышленность и пути сообщения в Сибири. – СПб., 1893. – С. 24; ГАИО. Ф. 32. Оп. 1. Д. 5225. Л. 44; *Пронин В. И.* Указ. соч. – С. 97.
- <sup>117</sup> *Емельянов Н. Ф.* Население Среднего Приобья в феодальную эпоху (состав, занятия, повинности). – Томск, 1980. – С. 204–207.
- <sup>118</sup> См.: *Соловьёва Е. И.* Сибирский рынок и крестьянская промышленность второй половины XIX в. // Проблемы истории советского общества Сибири. – Новосибирск, 1970. – Вып. 2. – С. 138.
- <sup>119</sup> *Гагемейстер Ю. А.* Статистическое обозрение Сибири... – Т. 2. – С. 506.
- <sup>120</sup> *Сперанский М. М.* Дневник, веденный во время переездов в Сибири // В память графа М. М. Сперанского. – СПб., 1872. – С. 83.
- <sup>121</sup> *Маркс К.* Капитал // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. – Т. 24. – С. 170.
- <sup>122</sup> Там же. – С. 171.
- <sup>123</sup> *Зиновьев В. П.* Доставщики // Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 49–50.
- <sup>124</sup> *Мисюрев А. А.* Сибирские сказы, предания, легенды. – Новосибирск, 1959. – С. 101–102.
- <sup>125</sup> *История Сибири.* – Л., 1968. – Т. 3. – С. 63.
- <sup>126</sup> *Мисюрев А. А.* Указ. соч. – С. 221.
- <sup>127</sup> ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 11. Л. 64.
- <sup>128</sup> Там же. Л. 229.
- <sup>129</sup> ТФ ГАТюмО. Ф. 154. Оп. 8. Д. 113, 440.
- <sup>130</sup> *Бойко В. П.* Указ. соч. – С. 136.
- <sup>131</sup> ГАТюмО. Ф. 33. Оп. 1. Д. 32. Л. 97 об.
- <sup>132</sup> Цит. по: *Дмитриенко Н. М., Зиновьев В. П.* Купеческая семья Кухтериных // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX вв.). – Барнаул, 1995. – С. 192–193.
- <sup>133</sup> Там же. – С. 193.
- <sup>134</sup> ГА РБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 38. Л. 2.
- <sup>135</sup> *Дмитриенко Н. М., Зиновьев В. П.* Указ. соч. – С. 194–195.
- <sup>136</sup> *Сибирский* торгово-промышленный календарь на 1896 г. – Томск, 1895. – С. 505.
- <sup>137</sup> *Дорожник* по Сибири и Азиатской России. – Томск, 1899. – Кн. 1. – Объявления. – С. 39.
- <sup>138</sup> *Дмитриенко Н. М., Зиновьев В. П.* Указ. соч. – С. 194.
- <sup>139</sup> ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 2.
- <sup>140</sup> *Ирбитский* ярмарочный листок. – 1893. – 13 февраля.
- <sup>141</sup> ТФ ГАТюмО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 1. Л. 561.
- <sup>142</sup> ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. Л. 47–47 об., 59–59 об., 64, 234–234 об.
- <sup>143</sup> Там же. Ф. 332. Оп. 1. Д. 22. Л. 15 об., 17 об.
- <sup>144</sup> Там же. Ф. 220. Оп. 1. Д. 22. Л. 26; Д. 24. Л. 91.
- <sup>145</sup> Там же. Д. 43. Л. 52 об.
- <sup>146</sup> *Бойко В. П.* Томское купечество... – С. 147.
- <sup>147</sup> ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 4–4 об.
- <sup>148</sup> *Очерки истории благотворительности в Сибири в конце XIX – начале XX в. ...* – С. 181
- <sup>149</sup> *Бойко В. П.* Указ. соч. – С. 147.
- <sup>150</sup> *Завалишин И.* По сибирским дорогам. Тюмень // Якорь. – 1864. – № 9. – С. 133–141.
- <sup>151</sup> ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 561. Ч. 3. Л. 17 об.
- <sup>152</sup> *Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири.* – Новосибирск, 1999. – Т. 4. – Кн. 3. – С. 25.
- <sup>153</sup> ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 562. Л. 7, 19, 35.
- <sup>154</sup> *Краткая энциклопедия по истории купечества...* – Т. 4. – Кн. 3. – С. 26.
- <sup>155</sup> *Кочнев П. Ф.* Жизнь на Большой реке: записки сибирского приказчика. – Новосибирск, 2006. – С. 113.
- <sup>156</sup> ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 11. Л. 30
- <sup>157</sup> ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 562. Л. 48.
- <sup>158</sup> ГАТО. Ф. 230. Оп. 1. Д. 42. Л. 63.
- <sup>159</sup> Там же. Ф. 127. Оп. 1. Д. 2259. Л. 10 об.–12, 22 об., 73 об.–74, 77–90.
- <sup>160</sup> ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 2 об.–3.
- <sup>161</sup> ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 43. Л. 64 об., 69 об.–71.
- <sup>162</sup> Цит. по: *Зиновьев В. П.* Указ. соч. – С. 52.
- <sup>163</sup> ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 3–3 об.
- <sup>164</sup> Там же. 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.
- <sup>165</sup> ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 2259. Л. 2–4 об.
- <sup>166</sup> *Зиновьев В. П.* Указ. соч. – С. 51.

- <sup>167</sup> *Сибирский* торгово-промышленный календарь на 1896 г. – Реклама.
- <sup>168</sup> ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 5 об.
- <sup>169</sup> *Сибирский* торгово-промышленный календарь на 1896 г. – Реклама.
- <sup>170</sup> ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 41. Л. 83; Д. 45. Л. 110.
- <sup>171</sup> Вес места кирпичного чая равнялся 4 пудам, а байхового – 3 пудам 20 фунтам (См.: *Материалы для изучения...* СПб., 1892. – Вып. 18. – Т. 2. – С. 153).
- <sup>172</sup> ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 41. Л. 3 об.
- <sup>173</sup> Там же. Л. 18 об., 45.
- <sup>174</sup> ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 103. Л. 131.
- <sup>175</sup> *Шмулевич М. М.* Указ. соч. – С. 95.
- <sup>176</sup> Там же. – С. 96–97.
- <sup>177</sup> *Сперанский М. М.* Дневник, веденный во время переездов по Сибири... – С. 56.
- <sup>178</sup> ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 64; ГАРБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 92, 97, 109.
- <sup>179</sup> *Бродель Ф.* Указ. соч. – Т. 2. – С. 351–353.
- <sup>180</sup> *Зомбарт В.* История экономического развития Германии в XIX веке. – СПб., [б. г.]. – С. 229–230.
- <sup>181</sup> *Обозные операции // Сибирь.* – 1885. – 17 февраля.
- <sup>182</sup> ГА РБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 97. Л. 91.
- <sup>183</sup> Там же. Д. 76. Л. 6.
- <sup>184</sup> ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 7.
- <sup>185</sup> Там же. Л. 7 об.
- <sup>186</sup> *Тобольские* губернские ведомости. – 1886. – № 2. – С. 2.
- <sup>187</sup> *Производитель и промышленник.* – СПб., 1859. – № 79. – С. 409.
- <sup>188</sup> ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 1606, 1610, 1504, 1749.
- <sup>189</sup> Там же. Ф. 220. Оп. 1. Д. 11. Л. 214 об.–216.
- <sup>190</sup> *Словцов П. А.* Указ. соч. – С. 406. – Сн. 2.
- <sup>191</sup> *Стахеев Д. И.* От Китая до Москвы. – СПб., 1870. – С. 76.
- <sup>192</sup> *Материалы для изучения...* – Вып. 18. – Т. 2. – С. 149.
- <sup>193</sup> *Кяхтинец.* Несколько слов о доставке и доставщиках чая из Кяхты в Москву // *Производитель и промышленник.* – 1859. – № 74. – С. 418.
- <sup>194</sup> *Сперанский М. М.* Указ. соч. – С. 64.
- <sup>195</sup> *Обозные операции // Сибирь.* – 1885. – 17 февраля. – С. 3.
- <sup>196</sup> Там же.
- <sup>197</sup> *Павлов А.* 3000 верст по рекам Западной Сибири: Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби. – Тюмень, 1878. – С. 16.
- <sup>198</sup> *Материалы для изучения...* – Вып. 18. – Т. 2. – С. 147.
- <sup>199</sup> Там же. – Вып. 1. – С. 237.
- <sup>200</sup> Там же. – Вып. 18. – С. 152.
- <sup>201</sup> Там же.
- <sup>202</sup> Там же. – С. 151.
- <sup>203</sup> ГАИО. Ф. 90. Оп. 2. Д. 114. Л. 8 об.
- <sup>204</sup> *Народные промыслы в Сибири // Сибирский вестник.* – 1885. – 24 окт. – С. 3.
- <sup>205</sup> *Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний.* – М., 1890. – Т. II. – Вып. 4. – С. 407.
- <sup>206</sup> *Молодых И.* Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости // *Известия ВСОИРГО.* – Иркутск, 1890. – Кн. 21. – № 1. – С. 49–50.
- <sup>207</sup> Там же. – С. 48–49.
- <sup>208</sup> *Материалы для изучения...* – Вып. 18. – Т. 2. – С. 150.
- <sup>209</sup> ГАРБ. Ф. 92. Оп. 1. Д. 117. Л. 9–11.
- <sup>210</sup> *Материалы для изучения...* – Вып. 18. – Т. 2. – С. 149–150.
- <sup>211</sup> *Соловьёва Е. И.* Извозный промысел в Сибири во второй половине XIX в. (1861–1893 гг.) // *Из истории Сибири.* – Новосибирск, 1972. – С. 53.
- <sup>212</sup> Там же. – С. 54.
- <sup>213</sup> *Материалы по исследованию...* – Иркутск, 1893. – Т. III. – С. 711.
- <sup>214</sup> Там же. – М., 1890. – Т. 2. – Вып. 4. – С. 403.
- <sup>215</sup> *Разумов И. И.* Зибайкалье: Свод материалов высочайше утвержденной комиссии для исследования местного землевладения и землепользования под председательством статс-секретаря Куломзина. – СПб., 1889. – С. 373.
- <sup>216</sup> *Сибирский* торгово-промышленный и справочный календарь на 1895 год (год второй). – Томск, 1894. – С. 221.
- <sup>217</sup> *Материалы по исследованию...* – СПб., 1888. – Вып. 1. – С. 89.

- <sup>218</sup> *Завалишин Ип.* Описание Западной Сибири. – М., 1862. – С. 59.
- <sup>219</sup> Там же. – С. 58; *Попов Н.* Очерки старой ямщины в Прибайкалье // Жизнь Бурятии. – 1925. – № 5–6. – С. 116.
- <sup>220</sup> *Шмудевич М. М.* Очерки истории Западного Забайкалья (XVII – середина XIX вв.). – Новосибирск, 1985. – С. 93, 96.
- <sup>221</sup> *Попов Н.* Указ. соч. – С. 116.
- <sup>222</sup> *Ровинский П.* Очерки Восточной Сибири // Новая и древняя Россия. – 1875. – № 1. – С. 68.
- <sup>223</sup> *Попов Н.* Указ. соч. – С. 117.
- <sup>224</sup> *И-о.* Заметка о крестьянах, живущих на большом тракте // Сибирь. – 1878. – 19 ноября. – С. 3.
- <sup>225</sup> *Лоскутова М. Г.* Несколько слов о чаеделах и чаерезах // Труды ТОКМ... – Т. XII. – С. 54–55.
- <sup>226</sup> *Сибирская безопасность в городах и на дорогах* // Восточное обозрение. – 1886. – 2 сентября. – С. 2–3.
- <sup>227</sup> КККМ. Ф. 7886. Д. 100: М. В. Красноженова. Дневник этнографической работы в деревне в 1925 г. Л. 21.
- <sup>228</sup> Там же. Д. 101: М. В. Красноженова. Этнографическая работа в 1926 г. Л. 3.
- <sup>229</sup> *Щеглова Т. К.* Ярмарки Западной Сибири и степных областей во второй половине XIX в.: Из истории российско-азиатской торговли. – Барнаул, 2002. – С. 38.
- <sup>230</sup> *Сперанский М. М.* Указ. соч. – С. 29.
- <sup>231</sup> *Стахеев Д. И.* От Китая до Москвы. – СПб., 1870. – С. 120.
- <sup>232</sup> *Материалы для изучения...* – Вып. 18. – Т. 2. – С. 172.
- <sup>233</sup> Там же. – С. 173.
- <sup>234</sup> *Материалы по исследованию...* – М., 1890. – Т. 2. – Вып. 4. – С. 407.
- <sup>235</sup> Там же. – С. 408.
- <sup>236</sup> *Материалы для изучения...* – Вып. 18. – Т. 2. – С. 153.
- <sup>237</sup> Там же. – С. 171.
- <sup>238</sup> Там же. – С. 173–174.
- <sup>239</sup> *Мисюрев А. А.* Указ. соч. – С. 212.
- <sup>240</sup> *Стахеев Д. И.* Указ. соч. – С. 145.
- <sup>241</sup> ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 1452, 1614, 1961, 2101, 2129, 2166, 2404, 2577.
- <sup>242</sup> *Стахеев Д. И.* Указ. соч. – С. 9, 155.
- <sup>243</sup> *Кочнев П. Ф.* Жизнь на Большой Реке: записки сибирского приказчика / Сост., публ., предисл. Т. С. Мамсик; коммент. А. С. Ваганов, Т. С. Мамсик. – Новосибирск: ИД «Сова», 2006. – С. 205–206.
- <sup>244</sup> *Стахеев Д. И.* Указ. соч. – С. 159–160, 164, 174.
- <sup>245</sup> ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 103. Л. 45, 46, 67 об., 108 об.
- <sup>246</sup> Несколько слов об относительном значении ярмарок: Нижегородской, Ирбитской, Тюменской и Крестовской // Ирбитский ярмарочный листок. – 1865. – 20 февраля.
- <sup>247</sup> ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 107. Л. 10.
- <sup>248</sup> *Мисюрев А. А.* Указ. соч. – С. 97, 212.
- <sup>249</sup> *Зомбарт В.* Указ. соч. – С. 229–230.
- <sup>250</sup> ГАТО. Ф. 3: Томское губернское управление. Оп. 18. Д. 187. Л. 9 об.
- <sup>251</sup> Там же. Ф. 127: Томская городская дума. Оп. 1. Д. 1381. Л. 85.
- <sup>252</sup> Там же. Л. 209.
- <sup>253</sup> Там же. Д. 792. Л. 1 об.
- <sup>254</sup> *Стахеев Д. И.* От Китая до Москвы. История ящика чаю. – СПб.: Вольфа, 1870. – С. 9, 145, 155, 159–160, 164, 174; *Кошаров П. М.* Художественно-этнографические рисунки Сибири. – Томск, 1890. – № 11. (Рисунок П. М. Кошарова «Сибирский возок» опубликован нами в книге «Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв.» (Новосибирск, 2004) на с. 169 и в книге «Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках XVIII–XIX вв.» (Новосибирск, 2006) на с. 140).
- <sup>255</sup> *Катионов О. Н.* Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII – XIX вв. – Новосибирск, 2004. – С. 287.
- <sup>256</sup> ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 1452. Л. 9, 10, 11 об., 12, 13.
- <sup>257</sup> Подсчитано по: там же. Л. 1–40 об.
- <sup>258</sup> Там же. Д. 1670. Л. 1–47.
- <sup>259</sup> Там же. Д. 127. Л. 8.
- <sup>260</sup> Подсчитано по: там же. Д. 1741. Л. 1–97.
- <sup>261</sup> Там же. Д. 1662. Л. 1–112.
- <sup>262</sup> Там же. Д. 1886. Л. 1 об., 129 об. (подсчет произведен исходя из общего сбора в 6955 р. 60 коп., разделенного на 30 коп.).
- <sup>263</sup> Там же. Д. 1961. Л. 1, 17, 103.
- <sup>264</sup> Подсчитано по: там же. Д. 1961. Л. 1–108.
- <sup>265</sup> Подсчитано по: там же. Д. 2101. Л. 1 – 80.
- <sup>266</sup> Подсчитано по: там же. Д. 2129. 1–82.
- <sup>267</sup> Подсчитано по: там же. Д. 2166. Л. 1–89.

- 268 Там же. Д. 2166. Л. 89.
- 269 Там же. Д. 2504. Л. 20–105.
- 270 Там же. Д. 2577. Л. 3 об.–83 об.
- 271 Подсчитано по: там же. Д. 2577. Л. 1–84 об.
- 272 *Майдель Г. Ф.* Путешествие по северо-восточной части Якутской области в 1868–1870 годах, выполненное по поручению генерал-губернатора Восточной Сибири и Восточно-Сибирского отдела императорского русского географического общества / Пер. с нем. В. Л. Бианки // Прил. к 74 тому зап. Имп. Акад. Наук. № 3. – СПб., 1894. – Т. 1. – С. 9–13.
- 273 *Швецов С. П.* Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая. – Барнаул, 1898. – С. 12–13, 15.
- 274 *По деревням* // Сибирь. – 1887. – 17 мая. – С. 9.
- 275 *Сибирские крестьяне* // Сибирь. – 1881. – 22 февраля. – С. 1.
- 276 *Сибирский вестник.* – Томск, 1885. – № 23. – С. 3.
- 277 *Материалы для изучения...* – Вып. 18. – Т. 2. – С. 164.
- 278 *Молодых И.* Указ. соч. – С. 50.
- 279 ГАРБ. Ф. 3. Оп. 1. Д. 358. Л. 8–8 об.
- 280 ГАИО. Ф. 24. Оп. 9. Д. 247. Л. 30.
- 281 Там же. Ф. 90. Оп. 2. Д. 207. Л. 160.
- 282 *Гагемейстер Ю. А.* Указ. соч. – Т. 2. – С. 666.
- 283 *Из разъездов по Ачинскому округу* // Сибирская газета. – 1885. – 7 июля.
- 284 *Материалы для изучения...* – Вып. 18. – Т. 2. – С. 167.
- 285 *Гагемейстер Ю. А.* Указ. соч. – Т. 2. – С. 665.
- 286 Там же. – С. 664–665.
- 287 *Ушаров Н.* Ильинская волость // Иркутские губернские ведомости. – № 30. – С. 3.
- 288 *Сибирские крестьяне* // Сибирь. – 1881. – 22 февраля.
- 289 *Иркутск и Иркутская губерния с очерком прочих губерний и областей Сибири.* – Иркутск, 1870. – С. 94.
- 290 *Мисюров А. А.* Указ. соч. – С. 211.
- 291 *Обзор Томской губернии за 1896 год.* – Томск, 1897. – С. 9.
- 292 *Обзор Томской губернии за 1898 год: Приложение ко Всеподданнейшему отчету.* – Томск, 1899. – С. 8.
- 293 *Обзор Томской губернии за 1897 год.* – Томск, 1898. – С. 8.
- 294 *Дорожной календарь на 1762 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб., 1762. – С. 39–46; *Дорожной календарь на 1766 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб., 1765. – С. 31–32; *Дорожной месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб., 1772. – С. 27–61; *Дорожной месяцеслов на 1776 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб., 1776. – С. 38–61; ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 24. – 1744 г., 17 января – С. 296.
- 295 *Емельянов Н. Ф.* Указ. соч. – С. 207–208.
- 296 ГАНО. Ф. 110: Чаусский волостной суд. Оп. 1. Д. 12. Л. 172–172 об.
- 297 ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 1. 2709. Л. 6–7.
- 298 *Емельянов Н. Ф.* Указ. соч. – С. 208–210.
- 299 Там же. – С. 221–224.
- 300 *Кожухов Ю. В.* Указ. соч. – С. 342.
- 301 *Шерстобоев В. Н.* Илимская пашня. – Иркутск, 1949. – Т. 1. – С. 414–415.
- 302 *Кожухов Ю. В.* Указ. соч. – С. 342.
- 303 *Емельянов Н. Ф.* Указ. соч. – С. 214; *Кожухов Ю. В.* Указ. соч. – С. 343.
- 304 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 494. Л. 2.
- 305 ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 14. – № 10302. – С. 232.
- 306 Там же. – С. 232–233.
- 307 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 714. Л. 39 об.–40.
- 308 Там же. Д. 628. Л. 1.
- 309 КККМ. Ф. 7886. Д. 100. Л. 20 об.–21.
- 310 РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 11.
- 311 *Спутник по Сибири.* – Иркутск, 1887. – С. 8–29.
- 312 *Гагемейстер Ю. А.* Указ. соч. – Т. 2. – С. 660–664.
- 313 ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 11. Д. 462.
- 314 Там же. Д. 465.
- 315 *Иркутские губернские ведомости.* – 1859. – 3 мая. – С. 3.
- 316 Там же. – 1859. – 26 июня.
- 317 *Тобольские губернские ведомости.* – 1886. – 17 мая. – С. 6.

- 318 Там же. – № 11, 20.
- 319 ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Л. 67–69.
- 320 РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 474. Л. 16.
- 321 ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Л. 234.
- 322 Там же. Д. 913. Л. 80–107, 189–190, 279–283.
- 323 ТФ ГАТюмО. Ф. 479. Оп. 2. Д. 5. Л. 29–30.
- 324 Там же. Л. 6.
- 325 ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 3352. Л. 185–195 об.
- 326 ТФ ГАТюмО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 35. Л. 50 об.–51.
- 327 ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 197. Л. 339, 264–264 об., 286 об.–287.
- 328 Там же. Л. 264–264 об.
- 329 Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – Т. 2. – С. 664.
- 330 РГИА. Ф. 1265. Оп. 10. Д. 142. Л. 4.
- 331 Там же. Л. 6–6 об., 70 об.
- 332 Яковлев Я. А., Рассамахин Ю. К. Рассказы о томской почте. – Томск, 2003. – С. 334.
- 333 ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Л. 1, 19, 64, 70, 93, 111, 101, 123, 155, 168, 186, 198.
- 334 Материалы для изучения... – СПб., 1891. – Вып. 2. – С. 45.
- 335 ГАЮ. Ф. 25. Оп. 7. Д. 74. Л. 5 об.–19.
- 336 Материалы для изучения... – Вып. 2. – С. 450.
- 337 ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2731. Л. 6–7.
- 338 Там же. Д. 2777а. Л. 1.
- 339 РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 361. Л. 19–21 об.
- 340 Иркутские губернские ведомости. – 1860. – 10 декабря. – С. 11.
- 341 ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 1834. Л. 19 об.–22 об.
- 342 Материалы для изучения... – Вып. 18. – Т. 2. – С. 182; ТФ ГАТюмО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 35. Л. 46.
- 343 Восточное обозрение. – 1885. – 19 сентября. – С. 2.
- 344 Иркутские губернские ведомости. – 1860. – 16 января. – С. 9.
- 345 ПСЗРИ. – 2-е собр. – Т. 33. – 2-е отд. 1858. – СПб., 1860. – № 33693. – С. 308–311.
- 346 ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 1834. Л. 18–18 об.
- 347 Там же.
- 348 Там же. Д. 2630. Л. 17.
- 349 ГАЮ. Ф. 101. Оп. 1. Д. 101. Л. 122, 123.
- 350 Ларионов Д. Д. Указ. соч. – С. 363.
- 351 ГАКК. Ф. 595. Оп. 1. Д. 159. Л. 73.
- 352 Там же. Д. 107. Л. 3.
- 353 РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 11.
- 354 Яковлев Я. А., Рассамахин Ю. К. Указ. соч. – С. 256.
- 355 ПСЗРИ. – 2-е собр. – Т. 33. – 1-е отд. 1858. – СПб., 1860. – № 33132. – С. 587–589.
- 356 РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 12–14 об.
- 357 ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 159. Л. 1.
- 358 РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 13–21 об.
- 359 Там же. Л. 25
- 360 НИОР РГБ. Ф. 20. Кн. 1. Д. 10. Л. 1.
- 361 ПСЗРИ. – 2-е собр. – Т. 33. – 2-е отд. 1858 г. – СПб., 1860. – № 33420. – С. 55; Иркутские губернские ведомости. – 1860. – 2 января. – С. 10.
- 362 Варшавский дневник. – СПб., 1876. – 13 июля. – С. 2.
- 363 Неисповедимые пути сообщения // Русское богатство. – СПб., 1880. – Декабрь. – С. 85.
- 364 Кеннан Дж. Сибирь и ссылка: Путевые заметки (1885–1886 гг.). – СПб., 1999. – Т. 1. – С. 108.
- 365 Зомбарт В. Указ. соч. – С. 49.
- 366 ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 107. Л. 12 об.
- 367 Омuleвский. Барабинская степь // Восточное обозрение. – 1883. – 19 февраля. – С. 13.
- 368 Сибирь. – 1881. – 17 мая. – С. 5.
- 369 Головачёв П. М. Кеннан в Иртышских степях // Восточное обозрение. – 1888. – 4 октября. – С. 9.
- 370 Максимов С. В. На Востоке. – СПб., 1864. – С. 119.
- 371 Там же. – С. 118.
- 372 Неисповедимые пути сообщения... – С. 86.
- 373 Попов И. И. Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет. – Л., 1924. – С. 153.
- 374 Вагин В. И. Мои воспоминания // Мемуары сибиряков / Сост. Н. П. Матханова; отв. ред. Н. Н. Покровский. – Новосибирск, 2003. – С. 54.

- 375 Белов И. Путевые заметки и впечатления по Западной Сибири. – М., 1852. – С. 8.
- 376 Крестьянское землевладение и хозяйство в Тобольской и Томской губернии. – СПб., 1894. – С. 350.
- 377 Цит. по: Костров Н. Юридические обычаи крестьян-старожилов Томской губернии. – Томск, 1876. – С. 58.
- 378 Материалы для изучения... – Вып. 3. – Ч. 1. – С. 471–472.
- 379 От Минусинска до Тюмени // Сибирский вестник. – 1886. – 16 марта. – С. 4.
- 380 Незнаемый А. Сколько лошадей необходимо держать на почтовых станциях от Ачинска до Иркутска? // Сибирь. – 1881. – 5 июля. – С. 4.
- 381 Павлов А. 3000 верст по рекам Западной Сибири. Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби. – Тюмень, 1878. – С. 4.
- 382 Статистика Российской империи. – СПб., 1884. – Т. 32. – Вып. 12. – С. 228.
- 383 ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 107. Л. 9 об.
- 384 Бродель Ф. Указ. соч. – Т. 2. – С. 350–351.
- 385 Там же. – С. 348.
- 386 Ссылка и каторга... – С. 5.
- 387 ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1294. Л. 262 об., 245, 16 об.
- 388 Колесников А. Д. Указ. соч. – С. 46.
- 389 Болонев Ф. Ф. Старообрядцы Забайкалья в XVIII–XX вв. – Новосибирск, 1994. – С. 41.
- 390 Там же. – С. 50–51.
- 391 Там же. – С. 50–51, 56.
- 392 ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 282. Л. 20 об.
- 393 Анучин Е. С. Указ. соч. – С. 17.
- 394 Цит. по: Марголис А. Д. О численности и размещении ссыльных в Сибири в конце XIX в. // Сибирь и каторга... – С. 223.
- 395 ГАРФ. Ф. 1183. Оп. 1. Д. 1253. Л. 5 об.–6.
- 396 Памятная книжка Иркутской губернии на 1887 год. – Иркутск, 1887. – С. 71.
- 397 Цит. по: Колесников А. Д. Указ. соч. – С. 45.
- 398 Там же. – С. 45.
- 399 Завалишин И. Описание Западной Сибири. – М., 1862. – Ч. 1. – С. 410–411.
- 400 Там же. – С. 411–413.
- 401 Колесников А. Д. Указ. соч. – С. 45.
- 402 Болонев Ф. Ф. Указ. соч. – С. 38–47.
- 403 ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 22. – № 16295. – С. 497–498.
- 404 Там же. – Т. 31. – С. 785, 790.
- 405 Там же. – Т. 33. – С. 1013–1014.
- 406 Там же. – Т. 29. – № 22478. – С. 1042–1043.
- 407 Там же. – Т. 31. – № 24331, п. 2. – С. 335.
- 408 Семьянский Г. В. Новейшие, любопытные и достоверные повествования о Восточной Сибири, из чего многое доныне не было всем известно. – СПб., 1817. – С. 55.
- 409 Вагин В. Исторические сведения о деятельности графа М. М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1822 год. – СПб., 1872. – Т. 1. – С. 220–221.
- 410 ГАОО. Ф. 3. Оп. 12. Д. 17521.
- 411 Там же. Ф. 2. Оп. 1. Д. 282. Л. 11.
- 412 Сперанский М. М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири. – С. 18.
- 413 НИОР РГБ. Ф. 68: Ген. штаб. № 48.
- 414 ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38. – № 29129. 1822 г. 22 июля. – С. 469–470.
- 415 РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 699: Отчет по управлению Западной Сибирью за 1823 г. Л. 21–22.
- 416 Там же. Л. 22 об.
- 417 Там же. Д. 707: Отчет по управлению Западной Сибирью за 1831 г. Л. 37.
- 418 Там же. Д. 714: Отчеты по управлению Восточной Сибирью за 1827 и 1828 гг. Л. 15 об., 19 об., 27.
- 419 Там же. Л. 9 об.–11 об.; Д. 714. Л. 1–3.
- 420 Там же. Д. 423. Л. 16 об.–17 об., 21 об.
- 421 Кеннан Дж. Указ. соч. – Т. 1. – С. 329–330.
- 422 РГИА. Ф. 1286. Оп. 4. Д. 395.
- 423 Там же. Оп. 9. Д. 566.
- 424 ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38. – С. 470.
- 425 РГИА. Ф. 1261. Оп. 2. Д. 172.
- 426 Меламед Е. И. «Ключ к аду...» Опыт биографии главной книги Дж. Кеннана // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. – СПб., 1999. – Т. 1. – С. 357. – Прим. 128.
- 427 ГАРФ. Ф. 122. Оп. 7. Д. 115. Л. 5–5об., 18 об., 9 об.–10.

- <sup>428</sup> *Завалишин И.* Указ. соч. – С. 357–359.
- <sup>429</sup> РГИА. Ф. 1286. Оп. 25. Д. 1524. 229 л., 1225. 192 л.
- <sup>430</sup> ПСЗРИ. – 2-е собр. – Т. 40. – № 41982; Т. 42. Отд. 3-е: штаты и таблицы. 1868 г. – СПб., 1883. – Прил. № 46117. – С. 766–767.
- <sup>431</sup> РГИА. Ф. 1286. Оп. 25. Д. 1529. Л. 158.
- <sup>432</sup> Там же. Д. 1531. Л. 5–25 об.
- <sup>433</sup> *Ядринцев Н. М.* Русская община в тюрьме и ссылке. – СПб., 1872. – С. 281–282.
- <sup>434</sup> РГИА. Ф. 1286. Оп. 25. Д. 1532. Л. 183–208.
- <sup>435</sup> Там же. Ф. 1263. Оп. – Журнал заседаний. Ст. 314.
- <sup>436</sup> Там же. Ст. 321. Л. 566–576.
- <sup>437</sup> ПСЗРИ. – 2-е собр. – Т. 43. – 2-е отд. 1868 г. СПб., 1873. – № 46117. – С. 70.
- <sup>438</sup> Там же. – С. 71.
- <sup>439</sup> Там же. – С. 71–73; 3-е отд. – № 46117. – С. 752, 762, 763, 765.
- <sup>440</sup> РГИА. Ф. 1868. МВД. Департ. полиции исполнительной. Отд. 2. Ст. 3. Оп. 29. Д. 771. Л. 4, 8.
- <sup>441</sup> ГАРФ. Ф. 122. Оп. 7. Д. 115. Л. 33 об.–34, 72 об.–75.
- <sup>442</sup> *Степанов А. П.* Енисейская губерния. – Красноярск, 1997. – С. 121.
- <sup>443</sup> *Чернова И. В.* Этапирование преступников в Сибирь в XIX – начале XX вв. // Труды ТОКМ... – Т. XII. – С. 44.
- <sup>444</sup> *Кон Ф.* За пятьдесят лет. В рядах «Пролетариата» // Собр. соч. – М., 1932. – Т. I. – С. 244.
- <sup>445</sup> ПСЗРИ. – 2-е собр. – Т. 33. – 1-е отд. 1858. – СПб., 1860. – № 33241. – С. 706–707.
- <sup>446</sup> *Дмитриев-Мамонов А. И.* Декабристы в Западной Сибири: Исторический очерк по официальным документам. – СПб., 1905. – С. 5–6.
- <sup>447</sup> *Прибылев А. В.* Записки народовольца // Историко-революционная библиотека. – М., 1930. – № 6–7. – С. 122.
- <sup>448</sup> *Кеннан Дж.* Указ. соч. – Т. I. – С. 320–321.
- <sup>449</sup> *Кодан С. В.* Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия второй половины XIX в.: Учеб. пос. – Иркутск, 1980. – С. 51–52.
- <sup>450</sup> ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 40. – № 30419. – С. 570–571.
- <sup>451</sup> *Никитин Н. Н.* Тюрьма и ссылка. Историческое, законодательное, административное и бытовое положение заключенных, пересыльных, их детей и освобожденных из-под стражи, со времени возникновения русской тюрьмы, до наших дней. 1560–1880 гг. – СПб., 1880. – С. 119–121.
- <sup>452</sup> *Никитин Н. Н.* Указ. соч. – С. 126.
- <sup>453</sup> *Кеннан Дж.* Указ. соч. – Т. I. – С. 321–322.
- <sup>454</sup> *Буланова-Трубникова О. К.* Три поколения. – М.; Л., 1928. – С. 186.
- <sup>455</sup> *Кеннан Дж.* Указ. соч. – С. 322–326.
- <sup>456</sup> *Кон Ф.* Указ. соч. – С. 253.
- <sup>457</sup> *Елпатьевский С. Я.* Воспоминания за 50 лет. – Л., 1929. – С. 127.
- <sup>458</sup> *Буланова-Трубникова О. К.* Указ. соч. – С. 186.
- <sup>459</sup> *Андреев В. М.* Революционеры-народники в сибирской ссылке. – С. 59; *Обзор Иркутской губернии за 1880 год.* – Иркутск, 1881. – С. 49; *Обзор Иркутской губернии за 1881 год.* – Иркутск, 1882. – С. 40; *Обзор Иркутской губернии за 1883 год.* – Иркутск, 1884. – С. 34; *Обзор Забайкальской области за 1884 год.* – Чита, 1885. – С. 38; *Обзор Забайкальской области за 1885 год.* – Чита, 1886. – С. 36, 47.
- <sup>460</sup> *Обзор Енисейской губернии за 1878 год.* – Красноярск, 1879. – С. 30, 34.
- <sup>461</sup> *Кон Ф.* Указ. соч. – С. 263.
- <sup>462</sup> Цит. по: *Кеннан Дж.* Указ. соч. – Т. I. – С. 345 – Отчет Галкина-Враского, начальника Главного тюремного управления, за 1885 г. – СПб., 1887. – С. 113.
- <sup>463</sup> *Кеннан Дж.* Указ. соч. – С. 339, 347.
- <sup>464</sup> *Прибылев А. В.* Указ. соч. – С. 122.
- <sup>465</sup> *Елпатьевский С. Я.* Указ. соч. – С. 155, 156, 166.
- <sup>466</sup> *Кудрявцев Ф. А.* Участники народных движений первой половины XIX века на каторге // Ссылные революционеры в Сибири (XIX в. – февраль 1917 г.). – Иркутск, 1974. – Вып. 2. – С. 6–10.
- <sup>467</sup> *Ядринцев Н. М.* Сибирь как колония. – 2-е изд. – СПб., 1892. – С. 290–293.
- <sup>468</sup> Там же. – С. 300.

## ГЛАВА 3. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ЭЛЕМЕНТЫ ОБРАЗА ЖИЗНИ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА

### § 1. НАСЕЛЕНИЕ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА

Московско-Сибирский тракт оказывал решающее влияние на заселение и хозяйственное освоение прилегающих территорий. В свою очередь, рост народонаселения способствовал развитию путей сообщения, обеспечивая функционирование тракта. Изучение численности и демографической структуры населения дает возможность определить следующее: удельный вес трактового и притрактового населения в составе жителей исследуемых районов; темпы его роста; размеры населенных пунктов; плотность населения; людность двора; половую структуру. Кроме того, мы подсчитаем численность и долю населения городов, находившихся на тракте в разное время.

Изучение данных вопросов позволит рассмотреть проблему трудовых ресурсов на тракте в XVIII–XIX вв.

Когда мы говорим о трактовом населении, то имеем в виду только людей, живших непосредственно на тракте. К притрактовому населению в зависимости от масштабов сопоставимых территорий относятся жители волостей либо округов, через которые проходил тракт. Следует учесть, что в состав притрактовых волостей входят села, расположенные на тракте и вне его, а в состав притрактовых округов – волости, которые находились на тракте и которые не лежали на нем. Суть такого варьирования заключается в том, что официально притрактовая зона нигде и никогда не была утверждена, поэтому мы используем данные статистики, сгруппированные по административным единицам. Таким же образом к внутратковому населению причисляем жителей тех округов, которые непосредственно к тракту не прилегали.

Учет населения по административному признаку не противоречит выявлению реальных социальных отношений. Известно, что в пределах административных единиц складывались территориальные общности, где заданные «сверху» функции не исчерпывали всего многообразия социальных контактов. Так, притрактовое (а не только непосредственно трактовое) население вовлекалось в специфические общественные связи по регулированию извозных подрядов, распределению дорожных и подводных повинностей, кооперации в сфере торговли, промыслов, земледелия, по приему и усвоению информации, передаче трудовых и бытовых традиций и т. п. Влияние тракта снижалось по мере удаления от него.

Регулярное движение грузов, пассажиров, почты создавало благоприятные условия для использования рабочих рук, поэтому места близ тракта привлекали жителей Сибири. Замечено, что население Сибири издавна концентрировалось вокруг почтовых и коммерческих путей сообщения. Интересное наблюдение записал М. М. Сперанский: «Крестьяне на Барабе большею частью поселены при Чичерине, около 1763 г., из людей помещичьих вместо рекрут. Московское их наречие происходит от того, что предки их были по большей части из дворовых людей. Впрочем здесь, как и во всей Сибири, нет определенного сибирского народа; это есть сокращение России, особливо из Холмогор, Перми, Вологды, Устюга. Рост и опрятность в жизни большей частью произошли от архангелогородцев, первых здешних промышленников»<sup>1</sup>.

В 1710 г. в 37,9 тыс. дворов в городах и уездах, через которые проходил или намечался тракт, проживало 266 тыс. чел., или 84,98% всего русского населения Сибири. В среднем на один двор приходилось 7 душ обоего пола. Если же говорить только об уездах, где проживали ямщики, – Тобольском, Верхотурском, Туринском, Тюменском и Тарском, откуда гоняли ямскую гоньбу, то в них было 212,2 тыс. жителей, или 67,79 % всего переписанного русского населения. Мужчин-



ямщиков в это же время насчитывалось: в Тобольске – 1,5 тыс., в Верхотурье – 1,4 тыс., в Туринске – 0,9 тыс., в Тюмени – 1,1 тыс., а всего 4,9 тыс. ревизских душ<sup>2</sup>.

История русского населения Сибири в XVIII в. была связана с дальнейшим хозяйственным освоением региона. Наиболее характерная особенность этого периода – распространение русского земледельческого хозяйства в более южные районы. Интенсивности передвижения населения в южные районы старой земледельческой полосы особенно способствовали обстоятельства – военного (укрепление южных границ строительством оборонительных линий) и экономического (изменение направления главных трактов) свойства. Основная масса перевозок стала направляться по Екатеринбургскому тракту, а Верхотурье и Тобольск все более оставались в стороне от главных торговых сибирских путей. В Тюменском уезде в XVIII в. заселялись южные тракты (Туринский, Екатеринбургский, Исетский, Ялуторовский), тогда как на тракте Тюмень – Тобольск в конце 1770-х – начале 1780-х годов не возникло ни одной новой деревни. После постройки Омской крепости (1716 г.) и укреплений по Иртышу наряду с Тюменским уездом оказался в стороне и Тарский уезд, основное население которого в XVIII в. составляли бывшие служилые люди и их потомки (так называемые разночинцы)<sup>3</sup>. На протяжении XVIII в. южнее старой западносибирской сельскохозяйственной полосы сложилась новая полоса – уезды Курганский, Ялуторовский, Ишимский и Омский, – ставшая наиболее заселенной частью Западной Сибири. Население здесь формировалось в результате вольной колонизации и переселений, когда инициатива со стороны крестьян сочеталась с определенной организационной работой со стороны властей, считает В. А. Александров, ссылаясь на М. М. Громыко<sup>4</sup>.

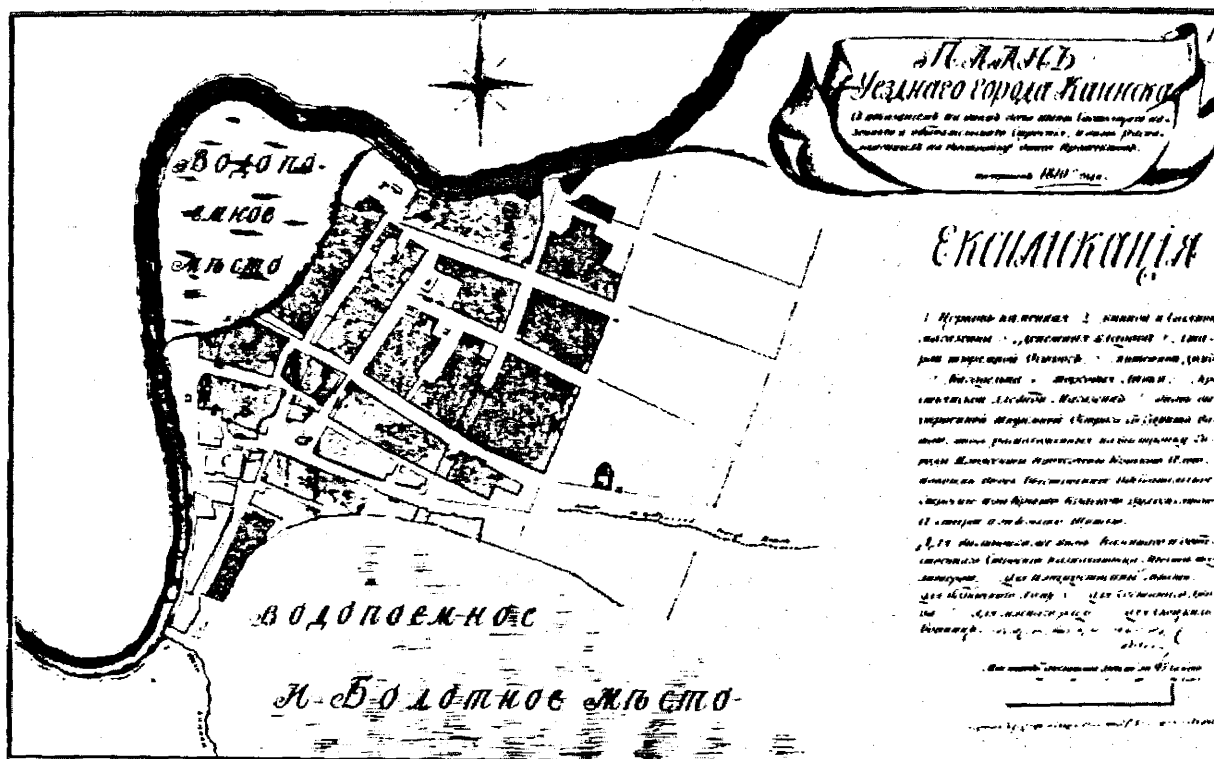
По сведениям, собранным М. М. Громыко, для рассмотрения характера размещения населения и типов населенных пунктов в Западном районе давнего заселения – XVI–XVII вв. в Западной Сибири, куда входили Верхотурский, Туринский, Тюменский, Тобольский уезды и Краснослободский дистрикт, наиболее типичным являлся Тюменский уезд, который располагался вдали от Уральских заводов и не испытывал влияния уральской металлургии так, как это происходило с Верхотурским и Туринским уездами. От Тюмени по уезду в это время расходились пять трактов: Краснослободский, или Туринский, Екатеринбургский, Исетский, Ялуторовский и Тобольский. Они связывали город и уезд со всеми пятью смежными уездами и дистриктами. По нашей классификации два тракта – Екатеринбургский и Ялуторовский, находились на вновь учрежденном Московско-Сибирском тракте, а два других – Туринский, на старом направлении Московского тракта, Тобольский же являлся продолжением старого почтового, действовавшего и в это время. Если сгруппировать все 149 населенных пунктов уезда по принципу их тяготения к этим трактам, кроме Тюмени, то получалась такая картина: к Краснослободскому (Туринскому) тракту тяготело 40 русских сел и деревень (из них 8 располагалось непосредственно на тракте) и 5 татарских; к Екатеринбургскому – 32 русских поселка и 2 татарских, в том числе 7 селений по тракту; к Тобольскому – 14 русских сел и деревень (из них 11 по тракту) и 10 татарских (из них 5 по тракту); к Ялуторовскому – по 14 русских и татарских селений; к Исетскому – 14 русских населенных пунктов (из них 3 по тракту) и 4 татарских (из них 2 по тракту)<sup>5</sup>. На старом Краснослободском тракте населенные пункты располагались довольно близко друг от друга. Максимальная удаленность русского поселка от ближайшего к нему составляла 7 верст. Средняя населенность русской деревни в этом районе – 120–130 чел. Поселения по Екатеринбургскому тракту располагались еще ближе друг от друга, чем в предыдущем районе. Максимальная отдаленность населенного пункта от ближайшего жилья – 5 верст. Характерный тип селения и здесь – деревня. Выделяются только два села – Успенское и Тугулымское (известные на Московском тракте). Первое – свыше 800 чел., второе – 560 чел. Село Успенское или Кармацкое – самый крупный населенный пункт в этой части уезда – по переписи 1719 г. имело (вместе с приписанными к нему деревнями) 738 дворов. Средняя населенность русской деревни по Екатеринбургскому тракту выше, чем по Краснослободскому, – 160 чел. По Тобольскому тракту максимальная удаленность русского поселения от ближайшего 12 верст.

Средняя численность русской деревни – 180 чел., по Ялutorовскому тракту – 110 чел., самая низкая из всех районов уезда. Крупных селений здесь мало: с. Малковское – около 400 чел., д. Антипина – свыше 300 чел., д. Богандинская – около 300 чел. Это свидетельствует о том, что процесс селообразования в более южных районах уезда еще не завершился, шел интенсивный процесс их колонизации в 60–80-е годы XVIII в., в том числе и в связи со смещением основных путей сообщения. Если в XVII и первой четверти XVIII вв. в осуществлении связей внутри отдельных территорий Сибири решающую роль играли реки, то затем, особенно во второй половине XVIII в., все большее значение приобретали тракты<sup>6</sup>. Например, в связи с заселением Барабы в 1784 г. из Тарского выделился и был образован самостоятельный Каинский уезд. В это время в новом уезде было 4 церковных прихода, 3 села, 85 русских деревень и 87 татарских селений. Все население составляло 9999 мужчин и 8454 женщины. К 1790 г. в уезде числилось уже 10 720 мужчин и 8 949 женщин, из них 4647 крестьян, 10 270 поселщиков, 39 церковнослужителей, 88 отставных солдат и казаков, 7 ямщиков, остальные – ясачные татары<sup>7</sup>. Таким образом, абсолютное большинство населения уезда составляли трактовые поселенцы.

По данным 3–5-й ревизий (1762–1795 гг.) Московский тракт пересекал (с учетом населения уездов старой земледельческой полосы: Тобольского, Верхотурского, Туринского, Тюменского, Тарского) территории, где проживала в 1762 г. 146 971 душа мужского пола, или 78,26% всего мужского населения Западной Сибири. С 1763 г. тракт фактически оставил в стороне Верхотурский и Туринский уезды. В 1782 г. уже без учета этих округов тракт пересекал уезды с 152 459 жителями-мужчинами, что составляло 59,9% от всего мужского населения Западной Сибири, в 1795 г. в самой полосе тракта проживало 182 943 души мужского пола, или 55,81%<sup>8</sup>. При этом подсчете мы учитывали две ветви тракта: дорогу торгующих людей от Тюмени через уезды Ялutorовский, Ишимский и Омский и почтовую – от Тюмени через Тобольск и Тару. В Восточной Сибири, по материалам 3–4-й переписей, уезды, пересекавшиеся трактом, насчитывали населения (без Якутии): в 1762 г. – 64 069 душ, или 77,54%, в 1782 г. – 87 431 душу, или 80,07% мужского пола<sup>9</sup>.

В 1808 г. вдоль тракта жило 35,6%, а в 1817 г. – 38,4% всего населения Сибири<sup>10</sup>. Эти сведения подтверждаются данными статистических подсчетов Ю. А. Гагемейстера и А. Р. Ивонина. Мы выделили из имеющихся у них материалов уезды, через которые проходил тракт, и подсчитали долю населения в них от общего числа жителей Западной и Восточной Сибири. Так, по данным Ю. А. Гагемейстера, в 1823–1824 гг. вдоль тракта в округах четырех губерний: Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской, проживало 65,78% всех жителей; в 1851 г. – 59,02%<sup>11</sup>. Так как к таблицам этого исследователя имеется ряд вопросов, связанных с точностью некоторых цифр по итоговым подсчетам, в частности по Тобольской губернии, обратимся к данным А. Р. Ивонина, которые собраны за более широкий исторический период: с 1790 по 1859 гг. (см. прил. 2, табл. 11). Видно, что Сибирский тракт пересекал наиболее заселенные уезды (округа) Западной Сибири. Рост населения (как абсолютный, так и относительный) после 1818 г. связан здесь с миграциями в южные округа Тобольской губернии: Ялutorовский, Ишимский и Омский. Если же учитывать уезды прежние – Тобольский и Тарский, то в 1790 г. вокруг тракта размещалось 74,12%, а в 1818 г. – 77,88% всего населения Тобольской губернии. В Восточной Сибири в 1823–1824 и 1851 гг. в Енисейской губернии тракт пересекал округа с 61,13 и 59,42% всего населения, в Иркутской губернии – с 95,20 и 94,38% соответственно<sup>12</sup>. По сведениям Ю. В. Кожухова, еще в 1816 г. (7-я ревизия) на территории будущей Енисейской губернии 2/3 русских крестьян осели в Красноярском округе – 63 136 чел., а в Иркутской губернии земледельческое население было сосредоточено в основном в трех округах из шести: в Иркутском – 48 702 чел., в Верхнеудинском – 29 067 чел., в Нижнеудинском – 23 650 чел. При этом в Нерчинском Ю. В. Кожухов указывает цифру 2907 чел., что не вполне соответствует действительности, так как там еще числилось 35 757 душ обоого пола, приписанных к горным заводам. В Киренском округе и Якутской области насчитывалось 14 495 и 2046 чел. соответственно<sup>13</sup>. Следовательно, тракт пересекал округа с 89,43% земледельческого и приписного населения.

Конечно, доля трактового населения могла меняться в зависимости от размеров сопоставимого региона. Например, в Средней Сибири (мы использовали при подсчете данные, собранные Н. Ф. Емельяновым) в 1744 г., когда только приступали к заселению тракта, население трактовых волостей вместе с г. Томском составляло 44%. В 1763 г. эта часть тракта уже заселена и составляет 56% от всего мужского населения, в 1782–1795 гг. трактовое население достигает наивысшей доли – 56,8–59,9%. Затем этот показатель начинает снижаться в общем удельном весе населения Средней Сибири: 1824 г. – 55,9%, в 1859 г. – 51,16%, хотя в абсолютном выражении растет: 1782 г. – 10 608, в 1859 г. – 34 020 душ мужского пола (см. прил. 2, табл. 10).

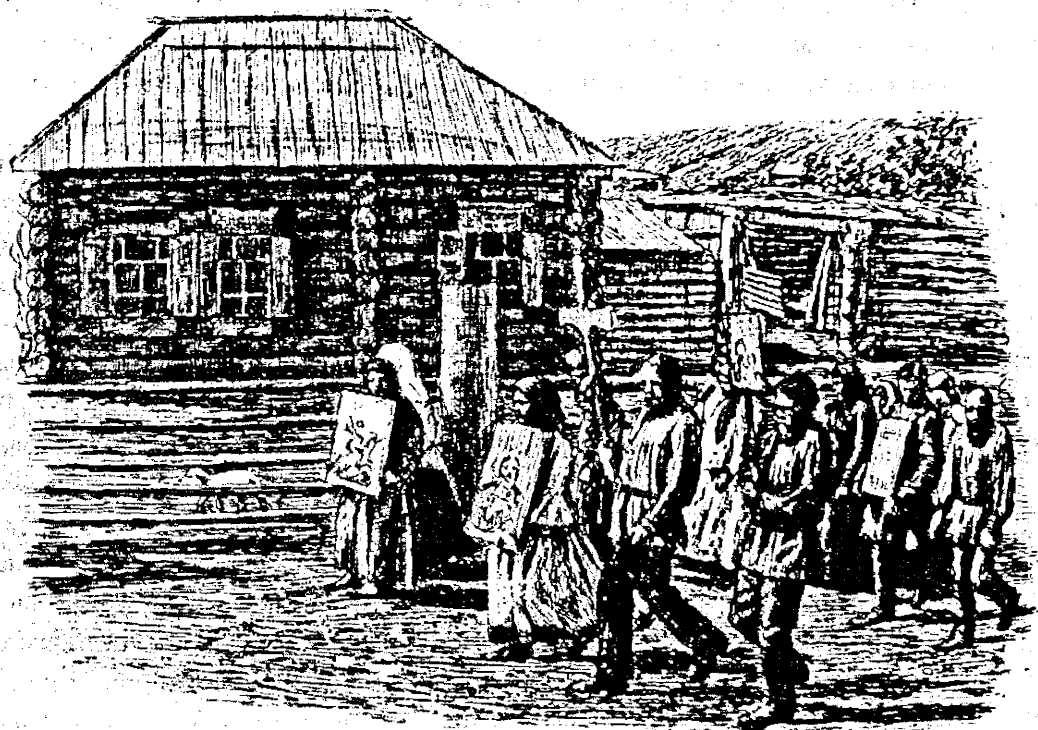


Уездный город Каинск на Сибирском тракте (1810 г.)  
(РГИА. Ф. 1293. Оп. 167. Д. 5. Л. 1)

К 1801 г. властям удалось сконцентрировать в трактовых населенных пунктах значительную часть населения. Так, из семи пунктов Иткульской волости Томской округи только в деревнях вне тракта: Ярковской и Каяцкой насчитывалось мужчин менее 50 чел. В остальных же их было от 153 чел. (д. Чулымская), 172 чел. (д. Овчинниковой), 178 чел. (д. Сехтинской) до 306 чел. (д. Крутые Лога), даже более чем в самом волостном селе Иткульском (257 чел.). Если сравнивать с внетрактовыми волостями, то в Николаевской волости из 31 населенного места только в трех мужское население превышало 100 чел. Самое крупное с. Николаевское (169 чел.). В Нелюбинской волости только волостное село имело 122 чел. из 25 населенных пунктов. То же в Спасской волости. Только в волостном селе жило 185 чел. Остальные 38 деревень имели от 1 до 44 мужчин. Сложнее было в населенных пунктах восточнее Томска, где еще не завершился процесс наполнения трактовых населенных пунктов. Здесь мы встречаем волостное село Кольонское с 261 мужчиной и деревни Медведчикову с 8 мужчинами, Ишимскую 46, Великосельскую – 32 и Красноярскую – с 20 мужчинам. В Семилужинской волости также только три пункта на тракте имели более 100 мужчин: с. Семилужное 126, д. Халдеева – 118 и д. Турунтаева – 150. В остальных было от 2 до 27 мужчин. Например, в трактовой д. Тюменевой – 9 душ, в Протопоповой – 27 душ, в с. Тутальском – 3 души мужского пола. В других трактовых селениях восточнее Томска только в Подъельнишной было 960

чел., в остальных не дотягивало до 100 чел. мужского пола: в Берикульской – 75 чел., в Почитанской – 95, в Песчаной – 67, в Великосельской – 15, в Мазаловой – 37, в Воронцовой – 6, в Черепановой – 37, в с. Спасояйском – 19, в Мангазеевой – 14 чел.<sup>14</sup> Это свидетельствовало о незавершенности процесса заселения и укрупнения трактовых пунктов на восток от Томска в начале XIX в.

По сведениям, выявленным Г. Ф. Быконой, в Средней Сибири податное притрактовое население в 1782 г. в границах Красноярского и Нижнеудинского уездов, по данным административно-фискальных источников, составляло 48,3%, в том числе купцы и мещане – 40%, крестьяне – 40%, поселщики – 87,4% от соответствующих групп населения. Крестьяне здесь были самой многочисленной группой – из 11 487 ревизских душ их было 6754, а поселщиков – 3606 ревизских душ, которые впоследствии вошли в состав крестьян. К 1795–1796 гг., по данным церковных источников, при тракте размещалось 27% всех селений Красноярского уезда в старых границах (90 из 334) и 37% душ мужского пола (9341 из 25 383)<sup>15</sup>.



Деревенский крестный ход в Томской губернии (Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. – СПб., 1907. – Т. 16. Западная Сибирь. – С. 228)

В городах, лежавших на тракте (см. прил. 2, табл. 12), в 1823 г. было сосредоточено в четырех губерниях 70 831 чел., или 79,72% от всего городского населения, в 1835 г. – 72 514 чел. (56,85%), в 1851 г. – 84 905 чел. (55,33%). Уменьшение доли городского трактового населения связано с тем, что при подсчете за 1835 и 1851 гг. мы исключили Тобольск и Тару, население которых по вышеназванным годам составляло 35,92 и 32,45% соответственно<sup>16</sup>, хотя эти города к тому времени окончательно не были выключены из системы влияния Сибирского тракта, потому что через них проходило ссыльное и почтовое движение, а население было активно связано с торговлей, промыслами и извозом. В 20-х годах XIX в. из девяти наиболее крупных городов Енисейской и Иркутской губерний, насчитывавших 28 790 жителей, самыми крупными были Иркутск (11 122 чел.) и Енисейск (5362 чел.), затем: Красноярск (3141 чел.), Ачинск (2094 чел.), Верхнеудинск (2597 чел.), Нерчинск (2398 чел.), Якутск (1137 чел.), Киренск (610 чел.) и Нижнеудинск (329 чел.). Енисейск, Киренск и Якутск не располагались непосредственно на тракте, хотя Якутск был на одном из его

ответвлений. В 1860 г. в городах Иркутской губернии проживало 27 144 чел., в том числе в трактовых (Иркутске – 19 869 и Нижнеудинске – 4689 чел.) 90,47% всего городского населения. В Енисейской губернии в 1820-х годах из 26 201 городского жителя в Красноярске проживало 9997 чел., в Ачинске – 3197 чел., Канске – 2231 чел., т. е. в трактовых городах всего насчитывалось 15 425 чел., или 58,87% городского населения. В городах Забайкальской области в начале 1850-х годов проживал 10 591 чел., в том числе в трактовых (Чите – 659 чел., Верхнеудинске – 3746, Нерчинске – 4993 и Селенгинске – 716 чел.) – 10 114 чел., или 95,49% всех забайкальских горожан (без учета Кяхты)<sup>17</sup>.

Во второй половине XIX в. основная масса населения Сибири располагалась в районах с наиболее благоприятными условиями для земледелия и скотоводства, а также промысловой деятельности. По-прежнему население Сибири группировалось по почтовым и коммерческим путям сообщения.

Московско-Сибирский тракт стал тем ареалом, где концентрировалась значительная часть жителей региона. На протяжении второй половины XIX в. в Западной Сибири наблюдался незначительный рост трактового населения. Как видно из табл. 13 (см. прил. 2), в 1897 г. абсолютное увеличение населения на Московско-Сибирском тракте, по сравнению с 1868–1869 гг., составило 3697 чел., или 10,4%.

Таким образом, за 28 лет среднее число жителей селений увеличилось всего на 18 чел. Ежегодный прирост населения в трактовых селах составил 0,37 %, а это очень низкий показатель, значительно уступающий показателям среднегодового прироста населения Западной Сибири: с 1863 по 1885 гг. – 1,7%, с 1883 по 1897 гг. – 2,83%<sup>18</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 содержат данные о числе переселенцев и вновь образованных поселках на Московском тракте.

Трактовые крестьяне (их общества) не давали переселенцам приемных приговоров, так как в Тобольской губернии в старых освоенных районах при сложившейся системе земледелия наблюдалось уже напряжение в землепользовании. На одну душу мужского пола в Ялуторовском округе заседалось в волостях Московского тракта 1,79 десятины, во вне трактовых – 1,76 десятины, а в Енисейской губернии в трактовых волостях по 2,03 десятины, во вне трактовых – 3,17 десятины, в Иркутской губернии соответственно 2,07 и 1,98 десятины. Таким образом, в губерниях Восточной Сибири на одну душу мужского пола было больше земли, чем в Западной Сибири, и не ощущалось такой остроты при устройстве ссыльных и переселенцев, как в трактовых районах Тобольской и Томской губерний, где плотность населения была выше и наблюдалось относительное малоземелье.

В Тобольской губернии старожила еще в 60–70-х годов XIX в. стали переходить от захватных форм землепользования к уравнильно-душевым переделам<sup>19</sup>, поэтому попытки приселиться к старожилам терпели неудачу, и переселенцы вынуждены были уходить в малообжитые районы. К тому же роль тракта в Западной Сибири к 90-м годам XIX в. снизилась. Рост числа населенных пунктов до 60 происходит за счет вновь образовавшихся выселков, незначительных по размерам: в Ялуторовском округе Филимоновского в 10 дворов и 44 души в Заводоуковской волости, Лушничихи в 13 дворов и 48 душ обоего пола в Новозаймской волости, Пакли в 15 дворов и 54 души обоего пола и Боярского в 16 дворов и 72 души в Омутинской волости и выселка Марайского в 17 дворов и 89 душ в Богандинской волости Тюменского округа. Выселки, как видим, невелики, поэтому и увеличение средней людности селений трактовых незначительно.

В Томской губернии в 1858 г. насчитывалось 2399 поселков с населением в 654 900 душ обоего пола, в среднем по 44 двора и 273 чел. на каждый населенный пункт<sup>20</sup>. На Московском тракте число населенных пунктов превышало общегубернские показатели более чем в 2,6 раза по количеству дворов и в 2,5 раза – по числу жителей.

В Томской губернии больше половины населения почтовых трактов размещалось на Московско-Сибирском тракте. Среднее число жителей в одном селении Сибирского тракта намного превышало таковое на трактах, которые проходили по плодородным округам Алтая – Барнаульскому и Бийскому. В Томской губернии население еще активнее концентрировалось вдоль Московско-Сибирского тракта: в Мариинском округе почти 1/3, а в Каинском более 1/4 всех жителей размещалось на Московском тракте, в Томском округе – более 1/5 всех жителей (но с прилегающими к Сибирскому трактам)<sup>21</sup>. К 1897 г. число населенных пунктов на Московско-Сибирском тракте осталось прежним. Однако, по данным табл. 10 (см. прил. 2), за период с 1858 г., т. е. около 40 лет, средний размер трактовых пунктов возрос приблизительно на 200 чел.

Итак, за 38 лет население 72 пунктов увеличилось на 10 646 чел., т. е. на 21,8%. Это объясняется и переселением, оседанием части новоселов по Московскому тракту, и естественным приростом старожильского населения. А. А. Кауфман, обследовав четыре волости Томского и Мариинского округов – Семилужинскую, Ишимскую, Почитанскую и Баимскую, находившиеся на Московском тракте, пришел к выводу, что из 20 трактовых сел этих волостей только д. Ключевая в Баимской волости состояла из новоселов-переселенцев, а с. Подломское Семилуженской волости, д. Теплая Речка Почитанской волости и с. Суслово Баимской волости были смешанными, т. е. состояли из старожилов и переселенцев, остальные же 16 трактовых селений остались чисто старожильскими. Всего в четырех волостях образовались 31 село и деревня новоселов, и только эта деревня располагалась на тракте<sup>22</sup>.

А. А. Кауфман, приводя эти данные, оговаривается, что он не учитывал отдельные семьи, водворившиеся по приемным приговорам обществ, а показывал только тех новоселов, которые водворялись в составе более или менее значительных партий. «Несмотря на всю свою неполноту, – писал он, – эти данные позволяют сделать один довольно существенный вывод – переселенческий элемент обнаружил весьма мало склонности к поселению на большом Сибирском тракте»<sup>23</sup>.

Ежегодный прирост составил на тракте за 38 лет 0,54%, что тоже являлось ниже среднегодового прироста за 1863–1885 гг. в три раза, а за 1885–1897 гг. – в пять раз. Объяснение низких темпов прироста населения в Западной Сибири дает В. И. Пронин, ссылаясь на документы современников. Он видит причины этого в социально-экономических условиях, в частности, в тяжелом экономическом положении сибирской деревни, которую потрясали неурожайные годы (1864, 1870, 1874, 1884, 1888, 1896 гг.), приводившие к низкой рождаемости и высокой смертности<sup>24</sup>. Кроме того, Московско-Сибирский тракт был уже давно заселен и избыточное население могло перемещаться в более благоприятные для земледелия местности. А. А. Кауфман отмечал значительный отток из Ишимской волости, кроме трактовых селений. Со времени 10-й ревизии, к 1890 г. убыло из волости 1173 души мужского пола (по 10-й ревизии в волости числилось 4423 души мужского пола, к 1890 г. – 3250 чел.). При этом убыль отмечалась в селениях, образованных в 50-х годах XIX в. переселенцами из внутренних губерний<sup>25</sup>.

В 90-е годы XIX в. дружелюбие старожилов в трактовых районах зависело от наличия свободных земель. Но в большинстве своем переселенческие поселки образовывались вне тракта, т. е. вне территории, занимаемой старожильскими селениями.

Приселения в результате внутренней миграции вне трактовых старожилов 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 с. Покровское водворились выходцы из Тарского округа Тобольской губернии, переместившись на 150 верст. Все семьи вынуждены были покинуть истощенные пашни. В с. Турумовское три семьи пришли из Тобольской губернии, две – из Пермской и по одной – из Оренбургской и Воронежской губерний. Две пришли в 1884 г., остальные – в «голодные» 1891 и 1892 гг. Все эти новые хозяйства были бедняцкими<sup>26</sup>. В с. Покровском проживали крестьяне, запасшиеся вначале приемными приговорами, а только затем переселившиеся. В 1880 г. одна семья за приемный договор заплатила 10 руб. и ведро вина. В 1881 г. две семьи заплатили

50 руб. и два ведра, в 1881 г. три семьи водворились всего за ведро вина, в 1882 г. одна солдатская семья выставила за приемный приговор лишь полведра вина<sup>27</sup>.

К концу XIX в. в Тобольской губернии и на казенных землях Томской губернии запас свободных земель казался более или менее исчерпанным, отмечал А. А. Кауфман. Причиной своих неудач ходоки называли несвободность участков (43,8% безрезультатных случаев ходачества из 100 в Тобольской губернии и 45,7% – у ходоков на казенные земли Томской губернии), а также дороговизну приемных договоров (7,9%)<sup>28</sup>. А там, где новоселам удавалось водвориться, отношения их со старожилами складывались натянутые. Новоселы настаивали на переделе земель, но старожилы, пахавшие лучшие пашни, на это не соглашались. Еще одним поводом к неудовольствиям было препятствование новоселам к участию в вольной гоньбе<sup>29</sup>.



Крестьянская свадьба в Томской губернии (Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. – СПб., 1907. – Т. 16. Западная Сибирь. – С. 241)

В Енисейской губернии на тракте рост населения происходил интенсивнее, чем в Западной Сибири (см. прил. 2, табл. 15).

С 1859 по 1890 гг. население Московско-Сибирского тракта в Енисейской губернии возросло на 2716 чел., или на 10,7%. К 1897 г. рост, по сравнению с 1859 г., составил 11 193 чел., или 44,1%. По отношению к 1890 г., т. е. за 7 лет, население на тракте увеличилось на 8477 чел., или на 30,2%. Ежегодный прирост с 1859 по 1897 гг. составил 1,15%, в том числе по 1890 г. – 0,35%, что существенно меньше ежегодного прироста населения в Восточной Сибири в целом, так как с 1890 по 1897 гг. ежегодный прирост на тракте составил 4,3%, а по Восточной Сибири – 2,3%<sup>30</sup>.

Объяснить такое резкое возрастание населения на Московском тракте можно увеличением переселений в 90-е годы XIX в. в Енисейскую губернию. В это время идет освоение притрактных районов. Старожильческое население даже в 1913 г., после нескольких лет действий столыпинских землеустроительных партий, не чинило препятствий переселенцам, если его землепользование не страдало<sup>31</sup>. Естественно, что в XIX в. положение переселенцев и новоселов в Енисейской губернии на Московско-Сибирском тракте было гораздо благоприятнее, чем в Тобольской и Томской губерниях. К тому же тракт в это время не потерял еще своей значимости, привлек на период строительства железной дороги значительное число рабочих, так как в некоторых местах совпадал с ее направлением.

Средний размер населенных пунктов увеличился здесь с 685 жителей в 1858 г. до 856 чел. в 1897 г. Уменьшение этого показателя в 1890 г. было связано с тем, что число пунктов возросло с 37 до 45, т. е. на 8 к 1890 г. К 1897 г. число поселений не изменилось, так что концентрация населения в них стала более высокой.

В Иркутской губернии в 1887–1888 гг. по трем округам – Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, где проходил Московский тракт, в 53 селениях (учитываются также села Кругобайкальского и Ангарского трактов как продолжения Сибирского) насчитывалось 8529 хозяйств, по всем трактам трех округов – 12 375 хозяйств, а в целом по трем округам – 30 288 хозяйств. Таким образом, на Московском тракте концентрировалось 28,2% всех хозяйств трех округов, а с прилегающими трактами, Ангарским и Якутским, – 40,8% от всех крестьянских хозяйств. Абсолютные цифры приведены в табл. 16 (см. прил. 2).

Из табл. 16 видно, что на одно селение Московско-Сибирского тракта в среднем приходилось 160 хозяйств. Это самый высокий показатель по всем четырем губерниям: Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской.

По нашим подсчетам, из всех крестьянских хозяйств трех округов 37,3% хозяйств старожилов, 47,6% новоселов и 54,9% ссыльных находилось в трактовых селах; 65,3% всех хозяйств в трактовых селах составляли хозяйства старожилов. На Московско-Сибирском тракте их было 60,2%, во вне трактовых селах доля старожильческих хозяйств равнялась 75,7%, а по трем округам в целом, Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, старожилы составляли 71,4% хозяйств. Новоселы составляли 12,8% всех трактовых хозяйств и 9,7% вне трактовых. Из хозяйств Московского тракта 13,3% приходилось на их хозяйства. Ссыльных в трактовых селах было 15,1%, в селах Московско-Сибирского тракта – 18,3%, во вне трактовых – 9%, т. е. вдвое меньше. Крестьяне других селений на трактах трех округов составляли 6,3%, на Московско-Сибирском – 8,2%, а вне трактовых – 5,5% всех хозяйств. Данные цифры показывают, что на трактах Иркутской губернии, особенно на Московско-Сибирском, доля хозяйств старожилов была ниже, чем в целом по трем округам губернии. На Московско-Сибирском тракте и его ответвлениях происходит наибольшая концентрация новоселов, ссыльных и крестьян других селений. Так, из всех хозяйств новоселов 51,8%, ссыльных 58,8%, крестьян других селений 43,8% находилось на трактах.

Еще более показательны данные о жителях трех округов Иркутской губернии. Так, в Иркутском округе крестьяне трактовых сел составляли 44,8% от всего населения округа, старожилы – 49%, новоселы – 58,1%, ссыльные – 64,1%, крестьяне других селений – 52% от всех крестьян округа соответствующих групп (см. прил. 2, табл. 16). В Балаганском округе трактовые крестьяне составляли 39,3% от всего населения округа, старожилы – 37,7%, новоселы – 49,2%, ссыльные – 43,1%, крестьяне других сел – 39,2% от всего числа крестьян данных групп в округе. В Нижнеудинском округе на Московском тракте жило 39% всех крестьян округа, из них по группам: старожилы – 37,4%, новоселы – 45,2%, ссыльные – 52,6%, крестьяне других селений – 32,3% от данных групп крестьян всего округа<sup>32</sup> (см. прил. 2, табл. 17). Таким образом, 42,4% крестьян трех округов Иркутской губернии жило на трактах Московско-Сибирском и его ответвлениях: Ангарском и Якутском. В них старожилы составляли 39%, новоселы – 51,5%, ссыльные – 57,6%, крестьяне других сел – 39,8% от всех групп населения округов. На 53 селения, расположенные по Московско-Сибирскому тракту, приходилось 40 969 жителей, или в среднем на одно селение – 773 жителя.

Притяжение трактов, особенно Московско-Сибирского, для новоселов, ссыльных и крестьян других селений в Иркутской губернии объясняется возможностью заработать средства на обзаведение хозяйством. Многие ссыльные из ремесленников или кустарей находили применение своим способностям. Да и прокормиться на тракте было легче, так как спрос на рабочие руки был выше и постояннее. Кроме того, процесс освоения притрактовой полосы в то время еще не завершился.





Тип русского населения Томской губернии (Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. – СПб., 1907. – Т. 16. Западная Сибирь. – С. 235)

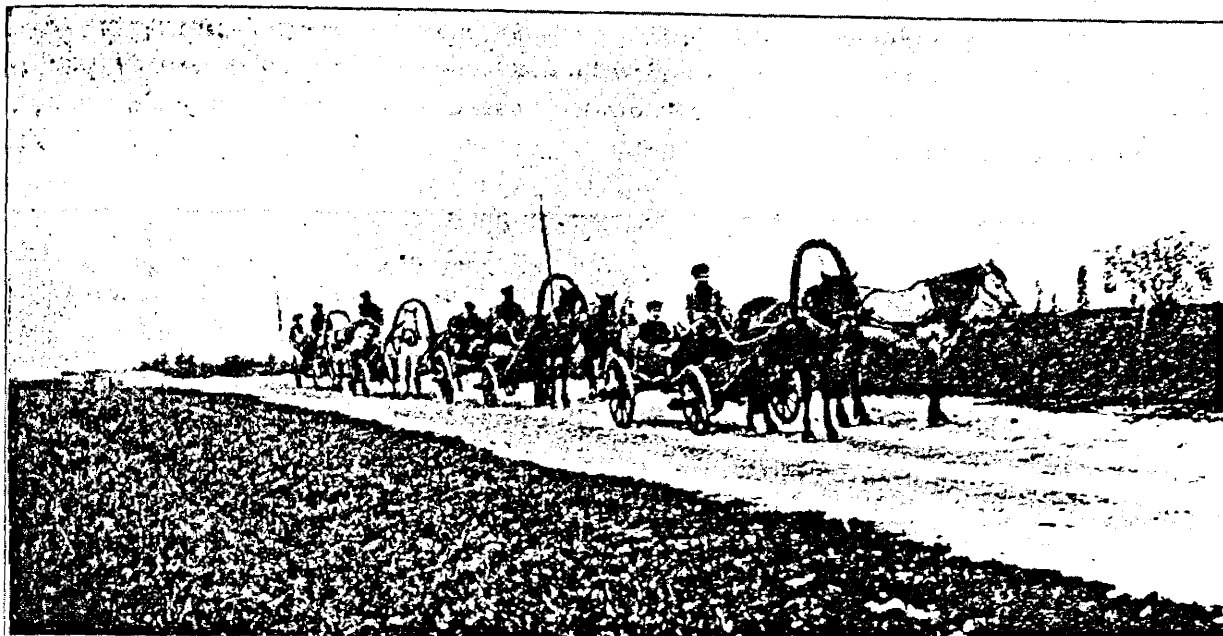
В Иркутской губернии концентрация населения в трактовых селах была выше, чем на трактах Западной Сибири и Енисейской губернии, средняя численность на одно селение по Московско-Сибирскому тракту превышала среднюю численность в вышеуказанных губерниях и по числу хозяйств, и по числу жителей. В 1897 г. на Московско-Сибирском тракте в Иркутской губернии от границ Енисейской губернии до г. Иркутска располагалось 41 селение с 43 643 жителями<sup>33</sup>, т. е. на один населенный пункт в среднем приходилось по 1064 жителя. На этом пути располагались еще и 35 заимок, на тракте и в 1–2 верстах от него, с 1539 жителями, т. е. в среднем по 44 чел. А в Черемховской волости Балаганского уезда на тракте насчитывалось 26 таких заимок.

В 1902 г. в Иркутской губернии было 2842 населенных пункта со средним числом жителей 181 чел.<sup>34</sup> Таким образом, средний размер трактового населенного пункта Иркутской губернии превышал средний губернский показатель примерно в шесть раз. В Сибири в целом на один населенный пункт в 1897 г. приходилось 253 чел., а в Европейской России – 158 чел. Стало быть, во всех четырех губерниях, и особенно на Московско-Сибирском тракте, населенные места были крупнее, чем в Европейской России<sup>35</sup>. Еще Ю. А. Гагемейстер отмечал, что «самые обширные селения в Сибири расположены по Большой Московской дороге, по которой извозом и сбытом припасов зарабатывается ежегодно несколько миллионов рублей»<sup>36</sup>.

На Московско-Сибирском тракте в пределах четырех губерний от границ Пермской губернии до г. Иркутска находилось 218 населенных пунктов с населением в 174 832 чел. Всего же на тракте с его продолжением – Кругобайкальским и Амурским трактами в пределах Смоленской волости Иркутской губернии – в 1897 г., по нашим подсчетам, было 177 738 жителей, или 36% от всего населения трактовых волостей. Во всех волостях, пересекаемых трактом, в четырех губерниях размещалось 26,5% от всего населения трактовых округов, что, в свою очередь, составляло 45,5% всего сельского населения четырех губерний (см. прил. 2, табл. 18).

В Восточной Сибири Московско-Сибирский тракт пролегал по наиболее населенным местам. Так, в Енисейской губернии он проходил через семь волостей округов Ачинского, Красноярского и Канского, где проживало 32,6% населения, число хозяйств составляло здесь 33,5%. В Иркутской

губернии Московско-Сибирский тракт проходил через три округа. Он пересекал 11 волостей с населением в 68 тыс. чел., что составляло 43% населения округов. В этих волостях группировалось 44,8% хозяйств.



Старый Московско-Сибирский тракт в Канском уезде Енисейской губернии.

Фотография из коллекции ТОКМ

Особо обратим внимание на тот факт, что в Тобольской губернии в округах, пересекаемых Сибирским трактом, проживало более половины всего сельского населения губернии – 55,2%, в Енисейской губернии – 52,4%, а в Иркутской губернии – 73,3%. Только около трети составляло население трактовых округов Томской губернии (29%) от всего сельского населения. Это объясняется прежде всего тем, что механическое движение населения в губернии осуществлялось за счет переселений в южные округа – Барнаульский и Бийский. С 80-х годов XIX в. большая часть переселенцев в Сибирь шла в Томскую губернию. С 1885 по 1899 гг. в южные округа водворилось около 645 тыс. чел., что составило 60% крестьян, выселившихся в это время за Урал<sup>37</sup>. Естественно, что это снизило удельный вес населения округов Московского тракта в Томской губернии.

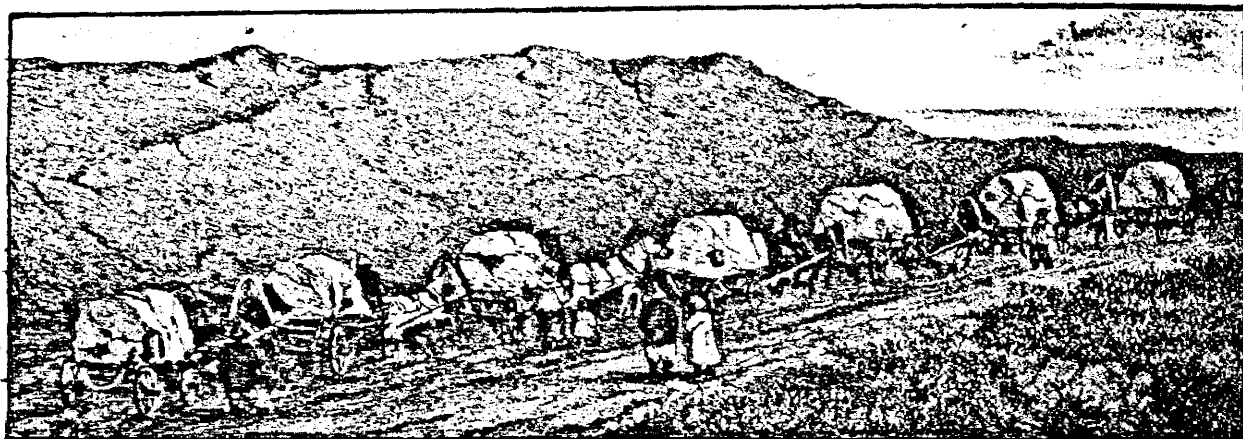
Особенно велика доля трактового населения в Иркутской губернии – 73% всех жителей. По этой же губернии самый высокий показатель концентрации населения в селах трактовых волостей, который увеличивается с запада на восток, отражая процесс хозяйственного освоения территорий. Если в Тобольской губернии в селах концентрировалось 24,2% населения трактовых волостей, то в Томской – 32,1%, в Енисейской – 43,3%, а в Иркутской – 54,3%, т. е. мы видим увеличение населения от губернии к губернии примерно на 10%. Хотя в абсолютных цифрах по численности трактового населения на первом месте были села Томской губернии, затем Иркутской, Енисейской и Тобольской (см. прил. 2, табл. 18).

В Сибири население размещалось неравномерно, сосредоточиваясь в основном в земледельческом районе, который тянулся узкой полосой вдоль Московского тракта, сильно расширявшейся в пределах Алтая и Минусинского округа.

Существенным показателем концентрации населения в селах тракта являются размеры населенных пунктов по числу жителей и хозяйств (см. прил. 2, табл. 19). В Тобольской губернии в 1897 г. количество селений с числом жителей до 100 составило 13,3% вместо 7,3% в 1868 г. Число селений, имевших до 1000 жителей, достигло 51,6%, а до 1,5 тыс. и свыше – возросло до 15% вместо 10,9% в 1868 г. Мы знаем, что увеличение количества населенных пунктов с числом жителей до 100

чел. произошло в это время за счет выселков, образовавшихся после 1868 г. Однако размер селений оставался примерно таким же, как и в 1863 г., увеличиваясь незначительно.

В Томской губернии в 1858 г. селений, имевших более 100 дворов, было 168, из них 34 располагалось на Московском тракте. Селений, имевших более 1000 душ обоего пола, исключая города, в губернии насчитывалось 43, из них 21 – вдоль больших дорог, в том числе 13 – по Сибирскому тракту. Из остальных 22 сел 8 размещались около рек и 14 являлись заводскими. Таким образом, 49% крупных сел губернии располагалось на трактах, а из них 62% приходилось на села Московско-Сибирского тракта<sup>38</sup>.



Движение переселенцев из Томска в Восточную Сибирь. Худ. П. Кошаров  
(Художественно-этнографические рисунки Сибири. – Томск, 1890)

В 1897 г. в Томской губернии на Московско-Сибирском тракте из 72 населенных пунктов было 26 селений, имевших свыше 1000 жителей, т. е. 36% трактовых сел. В 23 пунктах проживало свыше 500 жителей, в остальных 23 – менее 500 чел. Таким образом, численность крупных населенных пунктов на Сибирском тракте за 39 лет выросла на 100% – с 13 до 26. Эти пункты составили 72% от всех селений трактовых волостей, имевших свыше 1000 жителей<sup>39</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 – 13, а вместе с ответвлениями тракта насчитывалось 25 сел, т. е. 29% всех населенных пунктов были крупными<sup>40</sup>. Селений с более чем 1000 чел. насчитывалось в губернии 32, из них на главном тракте – 8, т. е. 25%, а с прилегающими трактами – 11, или 34,4%<sup>41</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% трактовых селений. Вместе с селами, в которых имелось жителей свыше 500 чел. (13), на тракте их было 62%. Крупные пункты в Енисейской губернии составляли 75% от всех селений трактовых волостей, имевших свыше 1 тыс. жителей<sup>42</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), 63,4% всех пунктов, не считая заимок. Из всех крупных селений трактовых волостей на Московском тракте в пределах Иркутской губернии размещалось 76%<sup>43</sup>.

Показателем демографической ситуации в трактовых районах является соотношение мужского и женского населения. Одним из факторов, который снижал рождаемость городского населения в Сибири, по предположению В. А. Зверева, являлась резкая диспропорция численности мужского и

женского населения. Отмечая превышение мужского населения над женским в сельской местности по переписи 1897 г., В. А. Зверев считает, что по Сибири это превышение было незначительным: на 100 мужчин приходилось женщин 97,7, а в городах наблюдалась резкая диспропорция – лишь 92,6<sup>44</sup>. Необходимо отметить, что сведения в целом по региону не учитывают порайонных особенностей. Так, в исследуемых нами сельских районах Тобольской губернии на 100 мужчин приходилось 103,4 женщины, в Томской – 100,7, в Енисейской – 91,2, в Иркутской – 87,3 женщины, а в целом по четырем губерниям – 98,8 женщины (см. прил. 2, табл. 18), т. е. эти обобщенные сведения несколько выше приводимых В. А. Зверевым, поскольку он учитывал еще и данные по Акмолинской и Забайкальской областям. Однако в Енисейской и Иркутской губерниях женского населения было меньше по отношению к показателю 100 мужчин, чем в городах. Резкой была диспропорция численности мужского и женского населения по трактовым селам и едва уступала городской диспропорции – 93,7 женщин на 100 мужчин. Указывая на региональные особенности половозрастного состава, Е. И. Соловьёва и В. И. Пронин отмечают, что в Сибири на 100 мужчин приходилось 98 женщин, а в Европейской России – 103 женщины<sup>45</sup>. Подсчеты авторов соответствуют нашим, так как показывают снижение числа женщин (на 100 мужчин) с 98,8 по губерниям до 96,2 по уездам на Московско-Сибирском тракте, к 94,3 по трактовым волостям и до 93,7 по трактовым селам, т. е. снижение происходит не только с запада на восток, но в Западной Сибири – от губерний к округам, от них к волостям и к трактовым селам.

Е. И. Соловьёва объясняет это тем, что с продвижением от Урала на восток численность мужчин в народонаселении увеличивалась, что подтверждают и наши подсчеты. Среди переселенцев преобладали мужчины, а среди уроженцев Сибири – женское население. К концу XIX в. соотношение полов в ближайших к Европейской России губерниях выравнивалось, а в Восточной Сибири стало более благоприятным для воспроизводства населения<sup>46</sup>. Однако необходимо учитывать порайонные особенности. Например, несмотря на то, что в Тобольской губернии на 100 мужчин женщин приходилось 103,4, на Московско-Сибирском тракте в волостях 98,6, а в селам 91,8 женщин к 100 мужчинам – один из самых низких показателей такого соотношения, ниже только показатель по трактовым селам Енисейской губернии – 90,9 женщин (см. прил. 2, табл. 18).

Таким образом, процесс уменьшения доли женского населения на Московско-Сибирском тракте аналогичен процессу в городе и связан в значительной степени с приселением в трактовые села и волости переселенцев и ссыльных мужчин, которые в доле соотношения полов преобладали. Это подтверждают исследования Е. И. Соловьёвой и В. И. Пронина в целом по Сибири и в частности по Московско-Сибирскому тракту в Восточной Сибири. Следовательно, диспропорция, характерная при заселении трактовой полосы в последней трети XVIII в., не была окончательно преодолена и в конце XIX в. По сведениям Ф. С. Кузнецовой, в 1767 г. в четырех деревнях поселщиков в Барабе, специально размещенных для устройства тракта, 38% дворохозяев составляли одинокие мужчины. И. Фальк ставил в прямую зависимость недостаточное развитие их хозяйства и отсутствие женщин. Спустя 50 лет, в 1819 г. М. М. Сперанский, проезжая через д. Нижне-Омскую, отметил одну из причин бедственного положения поселенных здесь в 60-е годы XVIII в., которая заключалась в том, что они долгое время оставались без жен<sup>47</sup>. Однако картина конца XIX в. уже была не столь тягостной как в первые десятилетия после заселения трактовой зоны.

Важной демографической характеристикой является показатель плотности населения (см. прил. 2, табл. 20).

Плотность населения трактовых округов была выше, чем в целом по губерниям, с небольшим исключением в Томской губернии, где два трактовых округа из трех уступали по губернскому показателю. Это и закономерно, так как Алтайские округа были южнее и благоприятнее по почвенно-климатическим условиям. В Тобольской губернии по плотности трактовые округа уступали лишь более южному Курганскому округу, где плотность составляла 12,3 чел. на квадратную версту, а Тарский (2,13), Тобольский (0,93), Туринский (0,98) и другие резко уступали трактовым округам.

В Енисейской губернии только южный Минусинский (2,29) округ, наиболее благоприятный в сельскохозяйственном отношении, по плотности занимал второе место, вдвое уступая Красноярскому и едва превышая Ачинский.

В Иркутской же губернии трактовые округа были самыми населенными и по плотности превосходили северные. В волостях, ближайших к Московскому тракту, плотность населения в 1897 г. составляла несколько десятков человек на одну квадратную версту, в более отдаленных местах падала до 5–10 и даже до 1–2 чел.<sup>48</sup>

В трактовых селах наблюдалась тенденция к увеличению людности двора (см. прил. 2, табл. 18). Это объясняется тем, что от степени обеспеченности рабочей силой зависела производительность и доходность крестьянского хозяйства, так как тракт здесь давал преимущества в сбыте продукции и возможности приложения рабочих рук.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт в течение XVIII–XIX вв. группировал вокруг себя значительную часть населения Сибири, на нем располагались наиболее крупные населенные пункты. На тракте было своеобразным соотношение мужского и женского населения и самая высокая плотность жителей. Здесь сосредоточивалась весьма значительная масса трудовых ресурсов Сибири.

Концентрация населения вокруг тракта по удельному весу населения трактовых сел в соответствующих волостях, волостей – в округах, округов – в губерниях доказывает важную связующую роль транспортной системы в социально-экономическом развитии края. Тракт являлся зоной первоначального освоения региона. Вначале сюда осуществлялся приток населения, затем по мере освоения территории и уплотнения экономической структуры происходил отток в прилегающие районы. Все возникавшие деревни по тракту при принудительном их устройстве были не менее 20–25 дворов, тогда как при вольнонародной колонизации XVII – первой половины XVIII вв. были и деревни-однодворки и насчитывавшие небольшое количество дворов, в том числе и на тракте, особенно в зоне старого заселения. На тракте в середине и второй половине XVIII в. тоже были заимки, выполнявшие функции почтовых станков, но чаще всего они быстро пополнялись поселщиками и в короткий срок становились деревнями и селами.

Таким образом, во второй половине XIX в. в Западной Сибири в связи с освоенностью региона наблюдался медленный прирост притрактового населения, в Восточной, наоборот, происходит концентрация жителей прежде всего вокруг тракта, где была и самая высокая плотность населения.

## § 2. БАЗОВЫЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ЭКОНОМИКИ ПРИТРАКТОВОЙ ЗОНЫ

### 2.1. Земледелие

Во второй половине XIX в. хозяйство сибирского крестьянства втягивается в капиталистические отношения и становится по своей сущности мелкотоварным. Однако этот процесс в таком огромном регионе, как Сибирь, протекал неравномерно. Товарно-денежные отношения влияли и на структуру земледелия, определявшуюся спросом рынка на сельскохозяйственную продукцию, ее отдельные виды. В связи с этим исследование влияния такой отрасли хозяйства сибирских крестьян, как извозный промысел, на земледельческую деятельность поможет дать ответ на вопрос о структуре земледелия и об уровне его развития в важном для Сибири районе Московско-Сибирского тракта.

Мы рассматриваем извозный промысел как связующее звено между торговым и промышленным капиталом, с одной стороны, и сельскохозяйственным производством – с другой, составляющими в совокупности важный элемент сибирского рынка. Без материальной базы извозный промысел не мог развиваться. Извозчикам, ямщикам, проезжим, содержателям 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»<sup>49</sup>, – отмечал Л. М. Горюшкин.

Так, на содержание лошадей, занятых в извозном промысле в пределах Иркутской губернии, требовалось овса в 1850-е годы 500 тыс. пудов, в 1890-е годы 2100 тыс. пудов; – на почтовых лошадей – 270 тыс. пудов. От общей товарной массы хлеба (около 8 млн пудов) это составляло в 1890-е годы более четверти. Кроме того, крестьяне бедняцкой группы потребляли сверх произведенного ими 1266 тыс. пудов хлеба<sup>50</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 втягиванием Сибири во всероссийский рынок. Структура посевных площадей в притрактовых селах зависела от рыночного спроса на отдельные виды хлебов. Специализацию сельского хозяйства притрактовых волостей, связанную с развитием извозного промысла, отражают данные по районам, которые подверглись массовым обследованиям в конце 80 – начале 90-х годов XIX в., т. е. в тот период, когда извозный промысел по Московско-Сибирскому тракту достиг наивысшей точки.

Анализ данных табл. 21 (см. прил. 2) показывает, что в районе Московско-Сибирского тракта наблюдалась определенная специализация зернового клина, направленная на удовлетворение рыночных запросов в трактовых селах. Особенно ярко об этом свидетельствуют данные о посевах овса – культуры, которая выращивалась специально для содержания рабочих и почтовых лошадей. Так, в 1887–1888 гг. в Иркутской губернии под посевы овса отводилось в трактовых волостях 22,3% всех посевных площадей. В структуре посевов трактовых волостей овес занимал второе место после озимых хлебов, а во внетрактовых – лишь четвертое после озимых, ярицы и яровой пшеницы. В сравнении с общегубернскими показателями по трем округам (Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, по которым проходил тракт), где посевы овса занимали третье место после озимых и ярицы, в трактовой зоне показатель по посевам овса заметно выше.

В 1889–1890 гг. в Енисейской губернии в волостях по Московско-Сибирскому тракту больше всего площадей было засеяно овсом, далее шли озимые, ярица, яровая пшеница и другие культуры. Во внетрактовых волостях Енисейской губернии преобладали посевы озимых хлебов, овес занимал второе место, далее – 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 посевам яровой пшеницы, в то время как в трактовых волостях посевы овса на 8% превышали посевы озимых, занимавших в структуре посевов трактовых волостей вторую позицию.

Не всегда картина специализации трактовых сел на производстве фуражного зерна была такой. В начале XIX в. в 1804 г. нелестную картину состояния земледелия в трактовых селах, в том числе Большом Кемчуге, давал полковник А. Ф. Козачковский: «Всякое принуждение, конечно, народу неприятно, а паче сибирскому, ленивому, и, можно сказать, гордому, привыкшему требовать всякого изобилия от природы (природы. – О.К.) и плачущему беспрестанно, жалуясь на худые годы и на Бога. Если он приготовленное со всюю своею леностью сено продал купцам и извозчикам из жадности к деньгам, и зимою не пекся ни о теплом сарае для скота, ни о прокормлении его достаточно хотя соломою, а весною от крайнего изнурения скот валится, то винят Бога. Если он, вспахав пашню на рысаке, едва взбороздил землю, и по посеве заборонил так, что все семена на поверхности, а птицами, особенно весною дикими гусями, две трети семян съедено, то виноват Бог, которому о плодородии мало молятся, а требуют, чтобы Он благоволил всемерно даровать хороший урожай тогда, когда мужики с бородами весеннее и летнее время изволяли по улицам играть в городки и бабками, провождают время в пьянстве и беспокоят проезжающих, ибо, лишь только приедет кто в селение, тотчас соберется все селение смотреть на проезжего, как на чудовище: начнут его спрашивать о всякой всячине и делать многие невежества и грубости, и, что удивительно, то сей обычай везде по

главной дороге, где поезжающих столько, что пора насытится зрелищем и разговорами»<sup>51</sup>. Справедливости ради тот же А. Ф. Козачковский отмечал, что крестьяне Б. Кемчуга, затрачивали много времени на содержание и ремонт тракта: «Операция трудная и жителям, в самом деле, разорительная, тем паче, что она должна производиться от первого мая до половины июня месяца, а там, по необходимости, кончиться по несносности для людей и для скота от мошек и паки возобновиться с половины сентября и продолжаться до заморозей. Следственно, такие времена, когда земледельцы имеют истинную нужду быть дома, первое, для обрабатывания пашен, а второе, для уборки хлеба и приготовления всего по дому к зиме»<sup>52</sup>.

В волостях и селах Московского тракта Томской губернии ведущее место занимали озимые хлеба, и прочное второе место отводилось посевам овса, остальные культуры не имели особого распространения, в то время как во внетрактовых волостях овсу принадлежало третье место, и доля его в посевах падала с трети в трактовых до 1/5 части и менее во внетрактовых. Стало быть, овес производился для сбыта в трактовых селениях. Так, в трактовой д. Суровой посеvy овса занимали 41,2%, в д. Турунтаевой – 36,6%, в семи селах трактовой Почитанской волости – 34,6% всех засеваемых площадей<sup>53</sup>. Колебания площадей посевов овса от 15 и до 40% связаны с климатическими условиями, с различиями в системах полеводства в разных местах и главное – с расположением местности относительно Московско-Сибирского тракта: овес играл большую роль в севообороте трактовых сел, нежели в селениях, удаленных от тракта за несколько десятков верст. В удаленных от тракта «забошных» местностях цены на овес были несколько ниже, нежели на «большой дороге», и разность между ценами была тем больше, чем дальше от последней отстояло селение. Овес как более дешевый хлеб менее всего был способен вынести транспортировку из отдаленных мест, поэтому и производить его вдали от тракта было нерентабельно. Однако трактовые села не могли вполне обеспечить спрос на зерновые, особенно овес, из-за транспортного движения, поэтому в процесс активно включались прилегавшие к тракту районы. По сведениям А. А. Кауфмана, большая часть овса, производимого в Чулымском районе (условно выделенной им части притрактовых волостей Маринского округа), шла на продажу. По произведенным исследователем подворным описям, крестьяне 23 внетрактовых селений продали в течение 1889–1890 хозяйственного года более 85 тыс. пудов овса. Весь Чулымский район произвел на продажу около 300 тыс. пудов овса, выручив около 125 тыс. руб.<sup>54</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 1889–1890 хозяйственном году в Чулымском районе было произведено около 650 тыс. пудов пищевых хлебов на продажу, от которой крестьяне должны были получить около 292 тыс. руб. (по 45 коп. за пуд), а овса – 500 тыс. пудов на 125 тыс. руб. (по 25 коп.). Таким образом, реализация овса на рынке принесла крестьянам 42,8% от суммы, полученной от продажи хлеба. Следовательно, товарность овса с производимой площади была в данном районе выше<sup>55</sup>.

Из табл. 21 (прил. 2) видно, что в трактовых и внетрактовых волостях Томской губернии преобладали посеvy озимой ржи: от 53,3% – в трактовых до 47% – во внетрактовых. Избыточный (товарный) хлеб всегда находил сбыт по всей линии Сибирского тракта от Томска до с. Тяжинского Баимской волости. Крестьяне внетрактовых «забошных» селений везли хлеб туда, «где прослышат цену»: иногда – за 100–120 верст, к самому Томску, иногда – не далее трактового селения. Обычно же каждое трактовое селение (группа их) получала хлеб из определенной местности. Так, хлеб из Ишимской волости 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, Постниково и Бериккуль). Из Зырянской внетрактовой волости хлеб шел главным образом в трактовые селения Семилужинской волости – Турунтаеву, Подломское и Семилужное, отчасти в Халдееву и Сурову. Довольно значительная часть хлеба из этой волости шла



в другом направлении – в г. Мариинск. Трактовые пункты Баимской волости вместе с Мариинском поглощали весь товарный хлеб своей волости, а также в значительной мере – хлеб внутрактовых волостей, Алчедатской и Дмитриевской. В неурожайные годы хлеб в трактовые селения завозился через Томск, а в Баимскую волость из южных волостей Мариинского округа.

О том, какую роль играл Московский тракт в производстве товарного хлеба, говорит следующий расчет на примере Баимской волости. Само население этой трактовой волости, удаленной от Томска, потребляло только 280 из 420 тыс. пудов зерна, производившегося в этой волости. Остальная масса хлеба потреблялась на тракте ямщиками, пассажирами, арестантами, новобранцами и запасно-отпускными солдатами, раздавалась в виде милостыни бродягам и нищим, а также расходовалась на подкорм лошадей, используемых в почтовой гоньбе<sup>56</sup>.

В 1866 г. наибольшее количество хлеба на каждую душу обоего пола производилось в Томской губернии в Томском, Мариинском и Каинском округах, несравненно меньше – в Кузнецком, Барнаульском и Бийском, которые не пересекались трактом. Выгодность сбыта хлеба на тракт заставляла крестьян расширять запашку в трактовых округах. Это приводило к тому, что из притрактовых округов хлеб вывозился в Томск, на золотые рудники и в другие губернии.

Хлебные цены в отдельных внутрактовых местностях определялись ценами в тех трактовых пунктах, в которые в основном направлялся из той или другой местности сбыт. Цены же в трактовых пунктах, в свою очередь, зависели от томских цен. Зависимость эта главным образом относилась только ко ржи и овсу. Цены на овес были подвержены резким колебаниям: в одном и том же пункте в один и тот же день продажная цена овса колебалась иногда от 25 до 50 коп. Если «у дворника в ограде обоз стоит, а овес весь вышел», он и полтинник за пуд заплатит, лишь бы не упустить постояльцев; нет такой нужды – он не заплатит больше нормальной цены – каких-нибудь 25–30 коп. за пуд. Но в общем цены овса зависели от томских; они всегда были ниже последних, а разность между теми и другими была тем значительнее, чем дальше данное трактовое селение отстояло от Томска. Низшего уровня средняя цена овса достигала в границах Ишимской волости; начиная от нее во всех трактовых пунктах Почитанской и Баимской волостей она, независимо от случайных колебаний, была приблизительно на одном уровне – в среднем 25–30 коп. за пуд<sup>57</sup>.

В селах Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии в структуре посевных площадей из различных зерновых культур первое место отводилось овсу, второе – ярице, третье – озимым, четвертое – яровой пшенице и т. д. Во внутрактовых селах по посевной площади овес тоже занимал первое место, но показатели его посева были ниже в сравнении с другими культурами в трактовых селах. В трактовых селах овсу отводилось 32,9% площадей, а во внутрактовых – 28,1% (см. прил. 2, табл. 22).

А. А. Кауфман, указывая на большое значение для сел их близости к Большому Сибирскому тракту, отмечал особое развитие в связи с этим посевов овса, нередко высеваемых не на зерно, а на зеленый корм. Он поделил исследованные им волости Енисейской губернии по географическому положению на волости, лежащие к северу от тракта, вдоль тракта и к югу от него, и получил любопытные данные (см. прил. 2, табл. 22). Данные А. А. Кауфмана подтверждают большой удельный вес овса в структуре посевных площадей трактовых волостей в отличие от внутрактовых.

Следует отметить, что Московско-Сибирский тракт влиял не только на структуру посевов, но и на систему полеводства в целом в отдельных районах, находившихся в специфических климатических условиях. Например, в Нижнеудинском округе Иркутской губернии в четырех волостях – Кимильтейской, Куйтунской, Тулуновской и Алзамайской, где проходил тракт, были высокими цены на корма, а следовательно, ценность и доходность лугов. Но так как в некоторых трактовых селах спрос на луговое сено не удовлетворялся, то косили и на залежах. Особенно активно использовали залежи для покоса в Алзамайской и Тулуновской волостях на Московском тракте. В с. Алзамайском земли, находившиеся в залежи, достигали по отношению к засевавшимся землям 125%, а посевы овса – 53% всех посевов. В с. Никольском соответственно 93 и 52%, в д. Замзорской



залежи – 111%, посевы овса – 54%. В селах этой же волости, находившихся вдали от тракта, картина была иной. Так, в с. Мироновском залежей было 30% по отношению к посеву, овса – 28% посева, в Баере залежей – 3%, а овса – 15%<sup>58</sup>. Таким образом, объяснения, что данная волость находилась в сложных климатических условиях, заставлявших держать большое количество земли в залежи и засеивать землю рожью и овсом, явно недостаточно.

Авторы «Материалов по исследованию... Енисейской губернии» справедливо отмечали влияние тракта на особое положение залежей в трактовых селах 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. Распределяя залежи по группам населения, старожилам, новоселам и поселенцам, они приходили к выводу, что наибольшей экстенсивностью отличаются хозяйства новоселов и поселенцев. В Иркутском и Балаганском округах крестьяне-старожилы менее всех других групп имели залежи в структуре своих земель. Однако в Нижнеудинском округе именно у этой группы крестьян-старожилых в залежи было больше земли (до 15%), чем у других групп этого округа, в то время как в Иркутском округе у старожилов в залежи было 4,1% земли<sup>59</sup>. Это свидетельствовало о том, что старожильческие хозяйства в Нижнеудинском округе как наиболее зажиточные пытались использовать, а иногда и сохранить залежи для сбора сена и продажи его проходящим обозам и ямщикам, занимавшимся почтовой и вольной гоньбой.

Крестьяне притрактовых волостей пытались использовать все возможности для реализации сельскохозяйственных продуктов. В результате этого в полосе Московско-Сибирского тракта структура сельскохозяйственного производства менялась в соответствии с потребностями извозного промысла. С увеличением транспортных перевозок, ростом числа извозчиков, вовлечением в извозный промысел рабочих лошадей крестьянские хозяйства притрактовых сел получали возможность стабильно сбывать свою продукцию. Рынок сельскохозяйственного производства в зоне Московско-Сибирского тракта демонстрирует выраженную тенденцию к специализации.

Можно отметить, что в условиях конкуренции важную роль играют благоприятные географические условия. Этот вывод подтверждается данными о посевах овса, которые занимали значительную площадь в трактовых волостях, так как транспортировка овса из отдаленных районов была нерентабельна, а также в районах, специализировавшихся на выращивании лошадей, например, в Барабинской степи. Трактовые хозяйства учитывали это и расширяли запашки овса с целью реализации его на рынке. Вне трактовых же села и волости могли конкурировать с трактовыми в производстве хлеба, так как рыночные цены его были выше и могли покрывать затраты на транспортировку. Да и спрос на хлеб на тракте превышал предложение трактовых сел.

## 2.2. Коневодство

Оценку сибирских лошадей попытался дать Ю. А. Гагемейстер в середине XIX в. Лошадей, использовавшихся по большому тракту под почтовые экипажи или ходивших частью под возами, он называл смесью всех возможных пород, которая составлялась из передвигавшихся ежегодно с обозами между Россией и Сибирью. «Протяжные» лошади нередко продавались по пути следования. Таких лошадей действительный статский советник со ссылкой на «Журнал коннозаводства» насчитывал до 5 тыс.<sup>60</sup>

Ю. В. Кожухов отмечал, что в волостях, располагавшихся у торговых трактов, где массовые перевозки грузов требовали большого количества лошадей, где извоз стал самым массовым промыслом, коневодство решительно преобладало, поскольку именно оно приносило постоянный более или менее значительный доход<sup>61</sup>.

По А. А. Кауфману, значительная часть лошадей на тракте содержалась специально для легкового извоза, перевозки почт и т. п. Сибирская лошадь была малоросла, неприхотлива к корму и воде, хорошо выносила жару и холод, быстра на бегу, но не сильна, так что нормальная нагрузка обыкновенной сибирской крестьянской лошади при ровной дороге не превышала 20–25 пудов, и только хорошие обозные лошади возили 28–30 пудов, а на коротких перегонах и до 35 пудов.<sup>62</sup>

Типы лошадей в разных местностях Сибири представляли некоторое разнообразие. Так, в южной степной части Тобольской губернии лошади представляли собой помесь с так называемой киргизской степной породой и отличались быстротой и выносливостью на бегу. Киргизские породы преобладали в степных районах: небольшого роста (1 аршин 15 вершков), на юге – крупнее, на севере – чуть мельче. Они имели невзрачный вид, но были очень выносливы, могли переносить долгую бескормицу, а потом быстро поправлялись и целые дни могли идти под седлом. Они больше годились под верх, чем под упряжку. Круглый год содержались на подножном корму и только во время усиленной работы требовали немного сена и овса.

В Туринском округе, как и в Ишимском, разведение лошадей не имело промышленного значения. Были случаи продажи лошадей, но только вследствие крайней нужды, или же продавали старых, негодных к работе лошадей. Что же касалось ее способности к перевозке грузов, то в этом отношении она не отличалась от других лошадей. Слово «воз» и здесь употреблялось крестьянами для обозначения груза в 25 пудов, который являлся пределом нормальной нагрузки лошади. В Туринском округе, лежащем далеко от скотоводческих районов, цены на рабочих лошадях стояли высокие: от низшей – в 15–20 до средней – 20–25 руб., а после падежей доходили до 30–35<sup>63</sup>.

С. С. Пчелин, исследовавший крестьянское хозяйство четырех волостей Тюменского округа Тобольской губернии, отмечал, что у местных крестьян лошади были обыкновенной русской породы. Встречались также помесь крестьянской лошади с киргизской и чистокровные степные. Табуны последних пригонялись киргизами южных областей к Ирбитской ярмарке и располагались по дороге. Кроме того, население, занимавшееся извозом, приобретало лошадей в Ишиме, Кургане, Петропавловске, Омске и других местах, куда доставлялись товары. На местных торжках лошадей продавали только нуждавшиеся в деньгах для уплаты податей бедняки. Улучшить породу никто не пытался: считалось, что и без того здешняя лошадь в высшей степени вынослива, сильна, находясь постоянно на открытом воздухе, она легко переносила морозы и всякую непогоду и с возом в 25 пудов делала свободно 60 верст в сутки по хорошему летнему пути.

С ранней весны до поздней осени, до снега, жеребцы, кобылы, жеребята вместе с крупным и мелким рогатым скотом находились на подножном корму в покотинах, а после уборки хлеба, с начала или половины сентября, – на полях. Дома оставались только рабочие лошади. В свободное время их выпускали на ближайшую покотину. В зимнее время лошадей кормили два раза, утром и вечером, давая сено без веса, разбрасывая прямо на землю, «под ноги», или клали в особо устроенные ясли. На водопой гоняли три раза в день в тех селениях, которые располагались у Тавды и Иски и их притоков, а также у озер. Содержание прорубей для водопоя обходилось по 10 коп. с головы крупного скота. Имевшие во дворах колодцы поили скот дома. Более состоятельные жители кормили рабочих лошадей, кроме сена, месивом и овсом. Для прокорма с конца сентября по май лошади требовалось до 30 копен сена<sup>64</sup>.

Исследователь крестьянского хозяйства Тарского округа Тобольской губернии П. И. Соколов считал, что местные лошади были двух типов: смесь киргизской породы с лошадью из средней полосы России и смесь последней породы с татарской. Эти два типа отличались как по наружным признакам, так и качественно. Смешанная киргизская лошадь низкорослая, с длинной шерстью по всему телу, особенно на шее и на боках, была сложена коренасто и некрасиво, зато отличалась замечательной выносливостью и быстротой бега. Она ловко перебирала ногами, делая мелкие шаги и пробегая мерной рысью 20–30 верст, не выказывая ни малейшей усталости. На нее мало влияли перемены погоды, ей нипочем были сорокаградусные морозы и тридцатиградусная жара. Эти

качества достались ей от ее предков – киргизских лошадей. Киргизки ценились крестьянами и в особенности разводились и приобретались ямщиками благодаря ровности и скорости бега.

В притомской местности лошади были несколько выше ростом. Н. П. Огановский называет эту породу кузнецкой, так как она была распространена в Томской губернии, в том числе и на Алтае. Эта порода славилась в Сибири: ростом в 2 аршина 2–4 вершка, вынослива, с хорошим костяком, на крупных ногах, с развитой грудью и прямой спиной. Она дала начало местным породам: бийской, зменногорской, нарымской и др. Нарымская лошадь – тяжеловоз. Эти лошади хороши были для тяжелого извоза и сельскохозяйственных работ, благодаря чему «томские» лошади дорого ценились и в Восточной Сибири.

В Барабинской степи исследователь Е. С. Филимонов выделял следующие породы лошадей: барабинку, киргизку, кулундинку, саргатку, смятку и заводку.

Барабинка в езде была необычайно легка и потому очень удобна для почтовой гоньбы и «вольного проезда». В час легко и свободно выбегала 15–20 верст, иногда даже 25 и 30 («барабинки бегут так, что готовы повозку разорвать»). Она как нельзя больше была пригодна также и для сельскохозяйственных работ, и для перевозки тяжестей. Стоимость барабинки – от 25 до 30 руб. (мерин средних лет).

Киргизка – дикая степная лошадь на заводские промысловые работы, а также под извоз совсем не подходила: «плечо не держит (стирает его до крови), силы нужной не имеет». Для гоньбы она более или менее могла быть применяема, но и то не иначе, как в виде пристяжной. Запряженная в «корень», киргизка постоянно «моталась» из стороны в сторону, почему крестьяне крайне метко прозвали ее «мотовилом». Киргизок гоняли из киргизских (казахских) степей целыми табунами по 20–50 голов на местные ярмарки. Покупали киргизку за красоту, «сад», хороший верховой бег и за способность «ходить в пристяжных». Цена ее колебалась от 20 до 25 руб. (мерин)<sup>65</sup>.

Кулундинка была такого же роста, как киргизка, но длиннее, округлее, «корпуснее», с широкой грудью, с прямыми крепкими ногами, с сухой, малой головой – «бараньей», как говорили местные хозяева. Это была лошадь сильная, крепкая, годная для всякой работы: извоза, гоньбы, вспашки и т. п. Она свободно тянула от 18 до 25 пудов; в гоньбе не уступала барабинке, да и на вспашке была не хуже последней. Кулундинка приводилась в Барабу из Кулундинской степи. Средняя цена кулундинки равнялась 40–45 руб.<sup>66</sup>

Саргатка – лошадь крупная, высокая. Эта сильная лошадь как нельзя более подходила и для извоза, почему с большой охотой покупалась лицами, промышленявшими перевозкой тяжестей. Саргатка свободно тянула от 25 до 30 пудов на возу, значительно превосходя в этом отношении кулундинку. Для почтовой же гоньбы она совсем не годилась, ибо была «тяжелая в беге». Средняя скорость ее бега – 10–12 верст в час не более, т. е. по сравнению с барабинкой саргатка бегала почти в два раза медленнее.

Саргатка происходила из Тюкалинского округа, из с. Саргатского и смежных деревень (главным образом – Черноозерья и Ангалов). Распространению саргаток в данной местности более всего способствовал крестьянин д. Черноозерья Чернов, в 60–70-е годы XIX в. имевший в своем хозяйстве не менее 15–20 маток саргатской породы. У него главным образом и покупали этих лошадей жители Барабы, которые потом стали разводить их и сами. Цена саргатки (мерина) составляла от 50 до 100 руб. и более. Средняя цена саргатки-мерина – 85 руб.<sup>67</sup>

Смятка – смесь саргатской лошади с барабинской. В Саргате покупали жеребцов и скрещивали их с кобылицами-барабинками. Как лошадь довольно выносливая и сильная, смятка считалась еще более подходящей для приисковой работы, чем саргатка, и потому покупалась доверенными от приисковых компаний с особенной охотой. Цена ее колебалась от 60 до 100 руб. и более. Смятку охотно покупали и горожане – она хоть и уступала статью саргатке, зато превосходила ее в беге<sup>68</sup>.

В конце 80-х – начале 90-х годов XIX в. особенно славилась смяточными лошадьми в с. Вознесенском – хозяйство крестьянина Степана Пузина (имел до 50 лошадей), в д. Новом Тартасе

Терентия Кондратьева (до 45 смяток), в Новом Тартасе – А. Куянова (до 60 смяток), в с. Спасском – Дмитрия Кучукова (до 80 смяток). Все эти хозяйства располагались на Московско-Сибирском тракте<sup>69</sup>.

Заводка, или заводская лошадь покупалась местными коневодами в Петропавловском заводе Бергамакской волости Тюкалинского округа или в Подаруевском заводе Тюменского округа, или, наконец, в Калмаковском заводе Ялуторовского округа. Заводская лошадь была городская, выездная, совсем негодная ни для извоза, ни для крестьянского хозяйства, ни для присковых работ, содержалась только богатыми и зажиточными крестьянами, жившими «по-городски», и в то же время любителями коневодства, часто руководствовавшимися не столько выгодой, сколько охотой и любовью к лошадям (например, крестьяне с. Спасского Кулешов и Кучуков). Покупали для развода большей частью вместе жеребца и матку. Жеребец покупался на заводах за 300 руб., матка – за 150. Взрослые потомки от них продавались по той же цене<sup>70</sup>.

Н. П. Огановский выделял еще бурятскую лошадь, как он считал, монгольского происхождения. Она была крупнее киргизской и не могла сама зимой искать себе корм – о ней заботился хозяин. Минусинская, или абаканская лошадь разводилась в Енисейских степях. Ловкая, выносливая, подвижная, она годилась на всякие работы. Особенности монголки – лошади казачьего сотника Амурского казачьего полка Д. Н. Пешкова – охарактеризованы были следующим образом: «...шаг большой, свободный; рысь покойная и выдающаяся при таком незначительном росте и отсутствии породистости»<sup>71</sup>.

В Восточной Сибири в первой половине XIX в. получили распространение забайкальские лошади, известные под названием «заморских». Малорослые, но хорошо сложенные, крепкие и выносливые, они напоминали известных в России вятских лошадей.

Содержанию лошадей в Сибири обычно уделялось мало внимания. Их обыкновенно держали в открытых «пригонах», где они оставались во всякую погоду незащищенными. Только немногие хозяева загоняли лошадей в крытые дворы в сильные бураны или морозы. Основными причинами неважного состояния коневодства были: недостаток кормов, плохое содержание, слишком ранняя хозяйственная эксплуатация (ездить на лошадях и использовать во всех видах сельскохозяйственных работ начинали еще до достижения ими трехлетнего возраста), полное отсутствие сколько-нибудь организованного племенного отбора и недостаток хороших производителей<sup>72</sup>.

В Якутии содержание лошадей носило специфический характер из-за особенностей питания якутов и вьючного передвижения в труднодоступных районах. Барон Г. Ф. Майдель оставил замечательные заметки о якутских лошадях: «Хорошая лошадь, приученная уже к путешествию и вьюку, не могла быть приобретена в Якутске дешевле 30–50 рублей, а мы нуждались в пятидесяти животных, чтобы иметь и для себя верховых лошадей и разместить весь наш багаж. С первого взгляда такое число кажется слишком большим: нас и наших казаков, которых я взял из Якутска всего двоих, намереваясь выбрать остальных трех в Колымске, было всего шестеро, и таким образом оставалось 44 лошади под багаж. Между тем нужно принять в расчет, что нам нужно было взять не только жизненные припасы для путешествия от Алдана до Колымска, но и для поездки в Чукотскую Землю требовались также значительные запасы, которых или вовсе нельзя было получить в Колымске, или за очень дорогую цену. При таких условиях пятидесяти лошадей только что хватало; но нелегко было приобрести исключительно таких животных, которые годились бы для дальней поездки при известных условиях»<sup>73</sup>.

«Якутская лошадь представляет из себя хорошую породу, почти без исключения серой масти, не очень крепкую, но при правильном уходе очень выносливую и довольствующуюся даже скудным кормом. В виду того, что жеребенок растет сначала при кобыле в табуне, а затем молодая лошадь остается при правильном хозяйстве до четырех лет там же, то она не только привыкает исключительно к травяному корму, вовсе не умея есть овес, но и приучается добывать сама себе пищу летом и зимой, вообще круглый год. Якут запасает сено исключительно для рогатого скота,

который содержится зимою под кровлей и в стойле, и для тех лошадей, которые непосредственно нужны ему для работы. Кобылы, жеребята, молодые лошади и те из взрослых, которые не работают, находятся в табуне, где им и предоставлено лето и зиму самим добывать себе корм на свободе. Все лето якут живет среди своих стад на пастбищах, так как он нуждается в молоке, и особенно в крайне необходимом для него кобыльем; на зиму он перебирается к своим сенокосам, где летом его работниками заготавливаются стоги, лошади же остаются на пастбищах всю зиму, вдали от хозяина, и он только время от времени следит за тем, чтобы животные не отходили слишком далеко. В это суровое время года, когда холод достигает  $-40-45^{\circ}$  и ртуть в среднем на три месяца превращается в твердое тело, лошади должны сами себе отрывать корм из-под снега и это вполне им удается в нормальные годы, когда снег лежит слоем не больше 20 дюймов. Я сам был свидетелем, как один состоятельный якут в Вилюйском округе подогнал к своей юрте табун, как раз в момент моего приезда, для того, чтобы заколоть кобылу: к нему приехал в гости зажиточный сосед и нужно было угостить кониной, которой якуты отдают предпочтение перед оленьим мясом. Это было в конце февраля, термометр показывал около  $40^{\circ}$  холода по Реомюру и тем не менее животные казались веселыми и здоровыми. Закололи молодую кобылу – якуты охотнее едят кобылье мясо и не берут кобыл в работу, а держат их только из-за молока и для приплода – и, после того как содрали шкуру, оказалось, что туша была покрыта слоем жира, почти как добрая свинья.

Но как бы ни была сама по себе хороша эта порода лошадей, все же нельзя пользоваться неопытным животным для дальнего и обременительного путешествия во время которого оно, помимо тяжелой ноши, обречено, разве за немногими исключениями, на добывание себе корма из-под снега во время ночного отдыха. Вследствие этого стараются достать таких лошадей, которые уже несколько раз совершали путь на Колымск или, по крайней мере, на Охотск; только в этом случае можно быть уверенным, что они не спадут с тела в пути и их не придется бросить. Поэтому мне очень посчастливилось в том отношении, что один дружески ко мне расположенный молодой купец, Митрофан Тимофеевич Самойловский, любезно вызвался купить для меня лошадей и так мастерски выполнил это дело, что я не потерял ни одного животного на всем пути от Алдана до Нижнеколымска»<sup>74</sup>.

О коневодстве как промысле в Восточной Сибири в 1880-е годы нечего было и говорить. В Иркутской губернии конских заводов не было вовсе. Не было также и настоящего степно-табунного коневодства, хотя инородческие степи и полны были гуляющими беспризорно лошадьми. Буряты вовсе не заботились об улучшении своих пород, преследуя лишь одну цель – увеличение числа голов. Стада их и конские табуны не сортировались, не наблюдались, а только перегонялись с места на место при перекочевках семьи. Отбивая с наступлением суровой зимы из конских табунов новый приплод в улусные загоны для корма, остальных оставляли в степи без всякого надзора. Оттого местные лошади были чрезвычайно выносливы, но малорослы, слабосильны и для тяжелых работ совершенно не годны. Все лучшие лошади в губернии, как выездные – в городах, на почтовых станциях, у извозопромышленного, особенно трактового, населения, так и на заводах, золотых приисках, где требовалась конская сила, – все были привозные из Западной Сибири, а породистые – из европейских губерний империи. Отправляемые из Томска купеческие товарные транспорты формировались такими лошадьми, которых, придя в Иркутск, можно было продать немедленно. И действительно, продажа томских крупных лошадей в Иркутске всегда была обеспечена большим спросом на них для надобностей жителей, а главное – для золотых приисков Якутской и Забайкальской областей<sup>75</sup>.

Считалось, что в зиму чистого сена на лошадь необходимо от 30 до 53 копен. Для рабочей лошади определяли потребность в овсе в зависимости от качества самой лошади и от выполняемых ею работ – от 5 до 25 пудов в зиму, в муке или отрубях от 2 до 5 пудов.

В Томском округе цены на лошадей колебались в зависимости от их качества и удаленности селений от тракта. В степных округах Тобольской губернии и в отдаленных от тракта местностях

Томской губернии средняя крестьянская лошадь стоила не дороже 12–15 руб., низшая цена лошади была от 5 до 8 руб. В северных округах Тобольской губернии и в трактовых местностях Томской – от 25 до 50 руб. «Хорошая» лошадь («бегунец») стоила от 50 до 150 руб., хотя средняя цена колебалась в разные годы от 50–60 до 85–100 руб. В Восточной Сибири лошади были значительно дороже: в Иркутской губернии средняя цена рабочей лошади была не ниже 35–40 руб., на Амуре, в Забайкалье – 50–80 руб.; за томскую лошадь давали от 100 до 150 руб.

На юге Тобольской губернии разведение лошадей промышленного значения не имело. Многолошадные хозяева каждый год продавали по несколько лошадей из нового приплода, но такие хозяева являлись исключением. Случаи продажи лошадей средними и даже недостаточными хозяевами обычно являлись результатом крайней нужды в деньгах и учащались при плохих урожаях хлеба, когда крестьяне не могли добыть нужные для уплаты податей и для покрытия других расходов деньги продажей лишнего хлеба и потому прибегали к распродаже живого инвентаря. Вследствие этого цены на лошадей находились в зависимости от урожая хлебов и, следовательно, от цен на хлеб. На ситуацию спроса и предложения влияли и падежи: услышав о появившейся поблизости сибирской язве, крестьяне старались сбыть лишних лошадей, и цена на них существенно снижалась. Когда падеж оканчивался, крестьяне, потерявшие своих лошадей, начинали пополнять убыль, и цена поднималась значительно выше обычной. В 1888 г. из-за неурожая цены на лошадей были на довольно низком уровне: рабочую лошадь, стоившую около 1870 г. 20–30 руб., можно было купить за 12–15 руб.; когда же бедному крестьянину приходилось продать такую лошадь «на подать», он выручал за нее не более 9–11 руб. Лошадь, пригодная для ямской гоньбы, ценилась на Сибирском тракте не ниже 40–50 руб. Старые лошади, уже не пригодные для работы, продавались киргизам и татарам на убой не дороже 2–3 руб. за голову<sup>76</sup>. Встречались случаи обмена лошадьми, иногда «куху в уху», т. е. без всякой придачи. Однако часто при мене лошадей приплачивали деньги и придавали упряжь – хомут, вожжи, корма и т. п. Если кто обменивал заведомо больную лошадь, то она могла быть возвращена хозяину, а сверх того, за обман он приговаривался крестьянским судом к наказанию розгами и к уплате за употребление в работу той лошади, которая была ему обменена<sup>77</sup>.

Торговля лошадьми в крупных масштабах производилась на ярмарках. Чаше всего в трактовых селах или городах. Так, Ишимская ярмарка являлась важным рынком сбыта лошадей Томской и Енисейской губерний, отчасти и Степного края. На нее пригонялось до 18–20 тыс. лошадей<sup>78</sup>.

Вообще из всего скота содержание лошадей требовало наибольших затрат. Затраты на содержание рабочих или «езжалых» лошадей были больше, чем на содержание «гулевых». Рабочие лошади потребляли сено, солому, овес и муку в виде так называемой мешанины. Без овса держали лошадей только самые бедные крестьяне. Хлеб лошадям давали в том случае, если он был «лишний», сверх нормы семейного потребления. На мешанину шел главным образом хлеб в виде так называемого охвостья, т. е. легковесного зерна, относимого при веянии «на хвост». Рыночной ценности охвостный хлеб не имел и никогда не поступал в продажу. Основную часть корма рабочей лошади составляло сено в различных сочетаниях с соломой. Обычно на зиму для лошади заготавливалось при овсяной даче сена от 20 до 30 копен, соломы – 2–3 копны. По качеству сено и солома для рабочих лошадей всегда были лучшими. Сено – дубровное или пырейное луговое, а солома – преимущественно овсяная, и только при недостатке последней – ячменная. Сверх того, небольшое количество ржаной соломы шло на подстилку<sup>79</sup>.

На лошадь, содержащуюся для почтовой (а на главных трактах и для земско-обывательской) гоньбы, издерживалось в год, по единодушным показаниям ямщиков, от 40–45 и более четвертей овса. Расход сена был не больше расхода на обыкновенную рабочую лошадь, но для ямских лошадей сено выбиралось с особой тщательностью (чем и объяснялись особенно высокие цены на сено в больших трактовых пунктах). При дальней перевозке товаров расход овса возрастал: на каждой «пряжке» давалось по одной пудовке (четверику) овса на лошадь, а при трудной дороге – и более

(четыре пудовки на три лошади). Так как «пряжек» в день делалось две, то, значит, лошадь ежедневно съедала по два четверика овса и более<sup>80</sup>.

Доходность лошадей особенно высокой была в трактовых и пригородных селениях. Хозяев, которые жили исключительно пашней, в таких селениях почти не было. Основная масса населения жила только или преимущественно трактом и держала лошадей не столько ради пашни, сколько для контрактной гоньбы, для возки «вольных», «бесконных возов» и т. п. Ценность работ, производимых лошадью трактовых селений, совершенно не поддавалась никакому учету, но несомненно то, что она во много раз превышала ценность работы лошадей в чисто земледельческих местностях. Это доказывалось и высокой продажной ценой лошадей в трактовых селениях. Совсем другое значение имела лошадь в «забошных» внетрактовых местностях. Лошади содержались там прежде всего для земледельческой работы, поэтому число принадлежащих каждому двору лошадей соответствовало размерам запашки. Сполна лошадь необходима была только во время посева хлебов и пахоты, значительную часть зимы лошадь пахаря-крестьянина оставалась без работы, поэтому пахарь, нуждавшийся весной в шести лошадях, мог зимой свободно обойтись двумя или тремя. Этот избыток находил себе применение в главном подспорном занятии крестьян отдаленных от Томска волостей – дальнем извозе.

Цены на лошадей колебались постоянно. С ростом переселений увеличивался спрос и на лошадей. В Иркутске цены стали постепенно подниматься с 1860-х годов и достигли наивысшего уровня к зиме 1885–1886 гг., когда средняя рабочая лошадь даже в «забошных» местностях стоила до 35–40 руб. В 1887 г. цены под влиянием резкого понижения иркутских цен сразу упали и держались до 1890 г. на одном уровне<sup>81</sup>. Не будем забывать, что в Иркутской губернии в начале 80-х годов XIX в. был страшный неурожай трав и значительный падеж лошадей. Этот факт только подчеркивает тесную связь рынка лошадей Томской губернии с рынком Восточной Сибири, не исключая ее транспортную составляющую. В целом по Восточной Сибири заметно преобладание рогатого скота над конским, но в волостях, располагавшихся у торговых трактов, где массовые перевозки грузов требовали большого количества лошадей, где извоз стал самым массовым промыслом, коневодство решительно преобладало, принося более или менее постоянный доход. Крестьяне же, жившие вдали от торговых путей, содержали лошадей «не больше, чем нужно для обрабатывания полей...», – писал Ю. А. Гагемейстер<sup>82</sup>.

### 2.3. Промыслы

Крестьяне Московско-Сибирского тракта более широко, чем жители отдельных от него селений, вовлекались в неземледельческие промыслы. Еще накануне реформы 1861 г. крестьянское хозяйство Восточной Сибири, по мнению Ю. В. Кожухова, сохраняло в основном натуральный, потребительский характер. Лишь вблизи городов и больших трактов, где возможности сбыта сельскохозяйственной продукции были наиболее благоприятны, мелкотоварное производство получило значительное развитие<sup>83</sup>. 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 внетрактовых волостях промыслами было занято 46,2%, в том числе извозом – 13,8% трудоспособных мужчин<sup>84</sup>.

В трактовых волостях Енисейской губернии 53,5% мужчин рабочего возраста занималось неземледельческими промыслами, в том числе извозом – 14,2%, во внетрактовых волостях – 34,6%, из них – 6,4% извозом<sup>85</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, в том числе 38,8% на Московско-Сибирском. На одно торговое заведение на Московско-Сибирском тракте приходилось 21 хозяйство, во внетрактовых селах – 35 хозяйств<sup>86</sup>. Это

свидетельствует о размещении торгового капитала в более насыщенных товарно-денежными отношениями районах Сибирского тракта.

В Западной Сибири в 90-е годы XIX в., особенно на тракте, начинают применяться более совершенные формы кредитования (см. прил. 2, табл. 23).

Анализ данных табл. 23 показывает, что денежный кредит в селах Московского тракта брали 36% хозяйств, во внетрактовых селах – 43,3%. Крестьяне трактовых сел шире пользовались займами кредитных учреждений. Так, из всех хозяйств Сибирского тракта такой кредит имели 21,9, а во внетрактовых – только 6,6%. Процент хозяев, занимавших у ростовщиков, примерно равен (34,9% хозяйств Московского тракта и 36,7% во внетрактовых). Здесь уже наблюдается преобладание ростовщичества, но в трактовых селах доля его ниже. Задолженность же хлебом ростовщику или кулаку во внетрактовых селах выше показателя Сибирского тракта на 6 пунктов.

В Тугулымской и Успенской волостях Тюменского округа для облегчения сельского кредита и денежной помощи в случае нужды были устроены ссудо-сберегательные товарищества. Операции свои они производили из собственных средств, которые слагались из вкладов, членских паев и иногда займов, производившихся у частных лиц и учреждений. Тугулымское ссудо-сберегательное товарищество было открыто 16 октября 1877 г., а Успенское – 1 октября 1881 г. Число членов Тугулымского товарищества постоянно возрастало, так как деятельность его была успешной и пайщики получали дивиденды в 15%. Связано это было с рациональным ведением дел и минимальными затратами на управление. Например, в 1885 г. Тугулымское товарищество затратило 362 руб. 53 коп., а Успенское – 710 руб. 56 коп. Неудивительно, что пайщики в Успенской волости никаких дивидендов не получали. Попытки создать ссудо-сберегательные товарищества в других волостях оказались менее успешными. Поэтому такие товарищества, которые могли бы стать полезнейшими учреждениями в крестьянском быту, успешно существовали только в наиболее зажиточных и оживленных волостях, какими и являлись трактовые или подгородние Тугулымская и Успенская<sup>87</sup>.

В Ялуторовском округе в селах Московско-Сибирского тракта в 1893–1894 гг. 99% всех хозяйств участвовало в продаже и покупке хлеба (внетрактовых хозяйств – 98%), из них 86,2% хозяев покупало хлеб, в то время как из внетрактовых хозяйств только 58,1%<sup>88</sup>.

Гужевому извозу сопутствовал промысел, называемый дворничеством, т. е. содержание постоянных дворов. Постоялые дворы являлись удобными пунктами сбыта сельскохозяйственных продуктов для местных и окрестных жителей. На тракте постоянные дворы обозначались клоком сена на шесте у ворот. Число постоянных дворов зависело от удобства села для дневок и остановок обозов, а также определялось конкурентной борьбой «дворников», соперничавших между собой из-за чрезвычайной выгоды промысла. Те дворы, где постоянно останавливались обозы, отличались обширностью надворных строений, навесов и величиной самих дворов. Полное число их на тракте нельзя было определить, так как они не оплачивали свой промысел ни казне, ни обществам, потому что они не носили официального наименования постоянных дворов и принимали у себя как бы по знакомству.

Однако по Первой Всероссийской переписи часть постоянных дворов на Московско-Сибирском тракте от Томска до Иркутска удалось зарегистрировать, так как их владельцы называли дворничество основным своим промыслом. В 1897 г. на тракте было отмечено: в Томской губернии 238 постоянных дворов, в Енисейской – 214, в Иркутской – 333. Итого между Томском и Иркутском было зафиксировано 785 постоянных дворов<sup>89</sup>. Однако это только те постоянные дворы, которые были зарегистрированы официально, в реальности их было больше. Так, А. А. Кауфман насчитывал в Томской губернии на Московском тракте в Томском и Маринском округах в направлении Иркутска 376 постоянных дворов, не считая случайных дворников<sup>90</sup>. В Енисейской губернии, по материалам исследований 1888–1890 гг., на тракте было 375, а в Иркутской – 513 постоянных дворов<sup>91</sup>. Увеличение их числа по сравнению с 1897 г. объясняется тем, что, во-первых, обследования





Деревня на большом Сибирском тракте. Худ. Дж. Фрост (Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). – СПб., 1999. – Т. II. – С. 246)

проводились в период расцвета извозного промысла на Московско-Сибирском тракте, во-вторых, строительство железной дороги еще не начиналось, в-третьих, опрашиваемые в этот период отмечали дворничество не в качестве основного источника существования, а как дополнительный промысел.

Число хозяйств, занимавшихся дворничеством, в каждом населенном пункте было неодинаковым. Если в 1868 г. Д. Д. Ларионов насчитал в каждом селении на тракте по 3–4 постоянных двора<sup>92</sup>, то в 80–90-е годы XIX в. количество их в населенных пунктах резко увеличилось и составляло от 4 до 25 и более. Наибольшее число постоянных дворов отмечено в Томской губернии – в с. Семилужном Семилужинской волости (60 дворов), д. Медведчиковой Ишимской волости (до 50), с. Колыонском (до 40 дворов), с. Постникове Почитанской волости (30 дворов), д. Тюменевой (до 20 дворов – все очень крупные), с. Суслове (около 40 дворов), с. Тяжинском Баимской волости (по меньшей мере 60 дворов). В этих пунктах останавливалось иногда до 100 обозов в день. В прочих селениях постоянных дворов было меньше, и они часто были невелики. Например, в д. Ворониной Семилужинской волости только изредка задерживались томские обозы, особенно при плохой дороге. В д. Суровой той же волости томские обозы останавливались при плохой дороге и иркутские – при очень хорошей, проходом из Турунтаевой и Подломного. Иркутские обозы для здешних дворников были выгоднее, ибо недолго стояли и забирали много овса, между тем как томские обозы стояли подолгу (лошади нуждались в выстойке) и брали мало овса. Дворников в Суровой было человек шесть, и их обороты были невелики – скармливали обозам свой овес да прикупали по 100–200 пудов. В д. Халдеевой той же волости было только пять «настоящих» крупных дворников. В д. Турунтаевой той же волости обозы останавливались более или менее случайно – по знакомству, а также при очень хорошей или совсем плохой дороге. Дворничало четыре-пять домохозяев, да и те не имели большого заработка. В Ишимской волости в д. Нижне-Великосельской дворничало до десяти хозяев, в с. Мазалове – четыре. Один из них вел дело с таким размахом, что заседал более 100 десятин, прикупая еще тысячи пудов овса и другого хлеба. В с. Ишимском было одно очень крупное дворническое хозяйство и четыре-пять поменьше. В д. Медведчиковой много обозов останавливалось только весной, когда не было перехода через р. Яю – тогда стояли не только у дворников, но и во всех дворах, где мог поместиться обоз. В Почитанской волости в д. Покровской обозы проходили из Мазаловой и Б. Песчанки, но редко. В д. Теплой Речке постоянно останавливались только татарские, главным образом летние, обозы. Дворничало не более трех-четырех дворов. В с. Почитанском обозы останавливались случайно, если лошади из-за скверной дороги не могли вывезти целую «пряжку». Здесь дворничал всего один. В д. Большой Песчанке обозы проходили при очень хорошей погоде из Колыона, чтобы следовать далее прямо на Подъельничную. Дворничало пять хозяев. В с. Бериккульском обозы останавливались лишь изредка, проходя из Подъельничной, Теплой Речки,

иногда и из г. Мариинска. Деревню Подбельничную при обыкновенных условиях обозы проходили, останавливаясь только при очень хорошей дороге, когда шли от Суловой, минуя Мариинск, и от Берякуля, минуя Тюменеву. Дворничало три-четыре хозяина. В д. Ключевой останавливались обозы, идущие по «половинкам» (Мариинск – Ключевая – Промежуточная и пр.). Число таких обозов было незначительно. Дворничало пять-шесть человек<sup>93</sup>.

В Енисейской губернии большими по числу постоянных дворов были: в Канском уезде в Рыбинской волости – с. Рыбинское (16 дворов), с. Никольское (Балай) (14 дворов), с. Уяр (31 двор); в Уринской волости – с. Больше-Уринское и Ключевское (по 10 дворов); в Анцирской волости – с. Ильинское (12 дворов); в Красноярском уезде в Заледеевской волости с. Заледеевское – (10 дворов); в Вознесенской волости – с. Кускунское (36 дворов), с. Березовское (25 дворов); в Ачинском уезде в Покровской волости – с. Большой Кемчуг (25 дворов), с. Чернореченское (16 дворов); в других селах число постоянных дворов в 1897 г. резко уменьшилось<sup>94</sup>. В Иркутской губернии в Балаганском уезде в Черемховской волости – с. Черемхово (19 постоянных дворов), в Заларинской волости – с. Заларинское (23 двора), с. Кутуликское (24 двора); в Зиминской волости – с. Зиминское (13 дворов); в Нижнеудинском уезде в Камилтьейской волости – с. Кимилтьейское (30 дворов), в Тулуновской волости – с. Тулуновское (19 дворов и 6 харчевен), с. Шерагульское (17 дворов), с. Шебартинское (36 дворов), с. Хингуйское (19 дворов); в Куйтунской волости – с. Баероновское (18 дворов), д. Замзорская (20 дворов), с. Уковское (22 двора); в Иркутском уезде в Суховской волости с. Биликтуйское (12 постоянных дворов). В остальных селениях постоянных дворов было меньше<sup>95</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%. Небольшая доля этих хозяйств свидетельствует о том, что в дворничество была втянута наиболее зажиточная часть трактового населения. Но приведенные цифры касаются только «настоящих» дворников, у которых обозы останавливались более или менее постоянно. В эти данные не включены случайные дворники, которые не обладали ни достаточной хозяйственной самостоятельностью, ни инвентарем и приспособлениями, нужными для «настоящей дворни», и пускали к себе обозы только во время «свалки», когда во дворах «настоящих» дворников не хватало места. Таким дворником по случаю являлся в первостепенных трактовых пунктах каждый хозяин, имевший в запасе два-три десятка пудов овса или несколько рублей свободных денег (нередко заменявшихся кредитом), на которые он мог купить овес, уже пустив обоз к себе «в ограду».

Содержатели постоянных дворов имели хорошие устроенные дома, обычно двухэтажные. Специально устроенные постоянные дворы снабжались необходимыми постройками для удобного размещения проходящих обозов. Ямщикам отводилась просторная изба, лошади и товарные возы помещались под навесами. Сам двор часто устилался деревянным помостом. Для хранения запасов овса и сена строились отдельные амбары и сеновалы. Устройство двора, рассчитанного на помещение в течение года 100 и более обозов (от 40 до 60 возов в среднем на один обоз), обходилось от 500 до 700 руб., а на ежегодный ремонт требовалось 75–100 руб.<sup>96</sup> Среднегодовой доход постоянного двора составлял от 500 до 1000 руб.<sup>97</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. руб. А если учесть, что их число явно занижено Первой Всероссийской переписью, и данные конца 80 – начала 90-х годов XIX в., по которым на том же участке насчитывалось 1264 постоянных двора, то и годовой доход их надо считать в пределах 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 3 до 5 тыс. пудов овса и столько же сена, от 50 до 100 пудов мяса, по 10–20 пудов масла<sup>98</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 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 стоворчивее относительно цены на овес и платы за постой. «Объездному» подавался «господский» обед и ужин с графином водки, а более ловкие дворники, чтобы заманить к себе «объездных», подавали им и «заграничные» вина. Возчики же получали на «выть» чай с «прикусой», стакан водки и обед из трех перемен, а при более продолжительных остановках чай предлагался два раза<sup>99</sup>.

Главным источником дохода для дворников была продажа овса и сена. Дворники брали за овес не менее 100%, а обыкновенно и до 150% барыша: овес продавали не мерными четвериками, а так называемыми маломерными пудовками, которых на пуд выходило две. При рыночной цене в 40 коп. за пуд продавали «пудовку» по 45–50 коп., что равнялось 90 коп. – 1 руб. за пуд, откуда барыш равен 125–150%. При рыночной цене в 50 коп. за пуд продавали «пудовку» по 60 коп., т. е. по 1 руб. 20 коп. за пуд, имея барыш в 140%. Те же 50–60 коп. брали за «препон», т.е. примерно за одну копну сена и за харчи возчику. Сверх того, за продовольствие «объездного» брали по 1 руб. да по 1 руб. за охрану товара. В 1889–1890 гг. две последние статьи отпали, так как объездных приходилось кормить даром. Что касается караула во время постоя, то он содержался самими возчиками, потому что дворники не брали на себя ответственность за сохранность товара, мотивируя тем, что им приходилось ранее платить за пропажи, случавшиеся во время перегонов.

Таким образом, дворники получали доход только по трем статьям, из которых главной оставалась продажа овса. Размер получаемого барыша зависел от наплыва обозов («много ли дворников бежит рядиться»). Так, в зиму 1889–1890 гг. при продажной цене овса за 17–19 коп. за пуд брали: в главных пунктах во время «свалки» – 35 и до 40 коп., в течение большей части зимы – 25–30 коп., во второстепенных пунктах цена не поднималась выше 30 коп. Таким образом, барыш дворника колебался около среднего уровня 10 коп. за пуд овса, поднимаясь в «свалку» до 15–20 коп., но в более «глухое» время нередко падая и до 5 коп. Барыш на продаже сена был несколько больше: при средней для большинства трактовых селений цене в 12 коп. за копну (60 коп. за воз) с обозов брали по 1 руб., чаще по 1 руб. 20 коп. с воза, и только в самое «глухое» время снижали цену до 90 и 80 коп. Обыкновенный размер барыша колебался между 67 и 100% рыночной цены. Но значение овса для хозяйства дворников оказалось гораздо больше из-за значительности размеров его отпуска. Овес давал дворнику барыша вчетверо более, нежели сено. Что касается продовольствия возчиков, то взимаемая за него плата изменялась в зависимости от цен на припасы. В зиму 1889–1890 гг. на участке тракта в пределах Томского и Мариинского округов взимали: за один чай с «прикусой» – 20 коп. с человека, за обед и чай – 40 коп., за обед и два чая – 50 коп. Цены эти довольно высоки, но так как обозным ямщикам подавали есть «вволю», и ели они весьма много, к тому же в счет той же платы приходилось кормить по-господски одного или двух «объездных», то расход по этой статье почти поглощал плату, а чистый доход сводился к нулю. За доходом по этой статье дворники и не гнались: ничего не выгадывая на харчах, они стремились щегольнуть угощением, так как вкусная пища служила лучшей приманкой для «объездных» и возчиков и лишний расход по этой статье вел к общему увеличению оборота дворника, следовательно, и чистого дохода его по другим статьям<sup>100</sup>.

Приблизительный объем потребляемого фуража у дворников на участке Томск – Иркутск составлял около 1 млн пудов сена и 1,5 млн пудов овса. (Если принять, что между Томском и Иркутском проходило ежегодно 75 тыс. возов, которые останавливались на 44 «пряжки», т. е. 44 раза на постой, и каждая лошадь съедала за одну пряжку в среднем 25 фунтов сена, то и получается, соответственно, цифра в 1 млн пудов овса.)

Расчет обозов с дворниками производился по каждому из забираемых продуктов отдельно или по системе «препонов». В первом случае обоз покупал у дворника попудно овес, сено – повозно и особо платил за пропитание возчиков. Во втором случае овес также забирался попудно, а затем

каждая связка платила за «препон», в состав которого входили сено в нужном для лошадей количестве, харчи для возчиков и водопои. При высоких и средних ценах на овес плата за «препон» была равна цене пуда овса, в конце 80 – начале 90-х годов XIX в. при дешевых ценах оказывалась на 10–20 коп. выше последней. Оба эти способа практиковались и ранее. Но прежде преобладал расчет с «препонов», а затем он начал вытесняться способом расчета за отдельные продукты и услуги.

Обозные обыкновенно оставляли дворникам в счет платы «товар» в той же самой пропорции (20–30% всей суммы) и по той же оценке, в какой сами они получали от «доставщиков». На «товаре» этом дворники терпели убытки, так как продавали его по значительно низшей цене (чай вместо 1 руб. 30 коп. по 80 коп. за кирпич, ситец вместо 35 коп. по 12–15 коп. за аршин), но если дворнику предлагалось получить часть платы «товаром», он повышал на 10–20% плату за постой и в результате имел то же, что выручал бы при чисто денежной плате.

Таким образом, прием обозов давал зажиточным дворникам весьма значительный, бедным – лишь ничтожный доход. В каждом трактовом пункте большинство обозов останавливалось у крупных, богатых дворников, к беднякам же обозы шли неохотно. Объяснялось это рядом причин: возчики рассчитывали найти у зажиточного дворника лучшее помещение себе и лошадям, обильный стол и достаточные запасы фуража, а также защиту от краж и т. д. Кроме того, кредит мог дать обозу только зажиточный дворник, а необходимость эта существовала для большинства шедших из Томска обозов и являлась результатом принятых порядков расчета с возчиками: последние получали в Томске только задатки, которые тратились на подати, ремонт «снасти» и т. д., и шли без денег до самого Ачинска, где получали остальную часть платы. Поэтому по пути к Иркутску они обыкновенно везде кормились в долг и расплачивались уже на обратном пути. Кредит оказывался без всяких формальностей, под простую расписку или даже на слово, но дворники всегда, за самыми редкими исключениями, получали свои деньги: «Ямщик нагнет (обманет) дворника, только если сам в пух разорится». В этих случаях дворники почти никогда не обращались к суду, а выжидали возможности взыскать долг частным образом, в чем обыкновенно, если только ямщику удавалось «поправиться», и преуспевали.

Хозяйства дворников были крупными торгово-предпринимательскими заведениями, основанными на производстве и перепродаже овса, сена и продовольствия. Дворники нанимали работников, которые занимались уборкой, возкой воды, приготовлением пищи. Большие дворы нанимали обычно двух-трех годовых работников-мужчин, а также несколько сроковых работников на полгода или несколько зимних месяцев. По найму работало несколько стряпух. Обычная плата была такой же, как и при найме на земледельческие работы: мужчине – 60–80 руб., женщине – 40–50 руб. в год на хозяйских харчах<sup>101</sup>.

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

Московско-Сибирский тракт с прилегавшими к нему путями оказывал серьезное влияние на развитие деревообрабатывающей промышленности. Кустари и ремесленники изготавливали транспортный инвентарь, тару для перевозки грузов. Условия для этого были хорошие: извозный промысел создавал постоянный спрос на инвентарь, влиял на разделение труда в деревообрабатывающей промышленности.

Экипажный промысел делился на самостоятельные отрасли: тележное, санное, колесное, дужное производство. Такая дробная специализация была основой развития товарного хозяйства и капитализма. Она уменьшала число хозяйств, в которых выполнялись все виды работ, свойственные натуральному производству.

На основе экипажного производства сложилось несколько промысловых районов, одним из которых являлся пригородный район г. Томска. Центром его были Нелюбинская и Спасская волости. В первой из них 308 семей занималось выделкой саней, дуг, колес. Хозяйства, полностью порвавшие

с земледелием и посвятившие себя промыслам, составляли в Нелюбинской волости 32%. Были села, где процветала узкая специализация. Например, в д. Лавровой из 28 семей 18 занималось санным промыслом, в д. Сеченовой на 38 дворов было 28 дужников и колесников и 3 хлебопашца, в Поздняковой – 20 дужников и один хлебопашец. В трактовой Спасской волости большинство дворов специализировалось на обработке дерева<sup>102</sup>.

Внутри самого промыслового района прослеживается специализация отдельных сел и деревень на производстве той или иной продукции. Так, колесным производством в Спасской волости Томского округа занимались в деревнях Нижне-Шубиной, Лошкутовой, Большаниной, Федосеевой, Кучумовой, Еркиной, Вороновой, в Ишимской волости – в с. Судженском, в Баимской – с. Благовещенском. На производстве тележных одров (кузовов особой формы) специализировались в юго-западной части Нелюбинской волости и д. Аркашевой Семилужинской волости. В деревнях Рубиной и Богдановой сложился промысел по изготовлению плетеных коробов для экипажей. Дужный промысел утвердился в деревнях Луговой и Чернильниковой, выселке Кижировском Нелюбинской волости, в с. Спасском Спасской волости<sup>103</sup>. Особенно славилось своими мастерами-дужниками Спасское. Дуги, изготовленные спасскими умельцами, пользовались большим спросом на Ирбитской ярмарке<sup>104</sup>. В 1885 г. во всей Томской губернии на одноименный округ приходилось заведений, связанных с обслуживанием извоза: шорных – 19 из 22; экипажных и кузнечных – 18 из 22 с числом рабочих соответственно 36 и 58. Это были мелкие ремонтные мастерские, потому что крестьяне сами могли делать для себя кустарным способом средства передвижения: телеги, сани и упряжь. Ремесленников-шорников и седельников в Томске было – 24 и 14 соответственно из всех 49 имевшихся в губернии. Остальные 11 размещались в других городах. Каретники же все были в Томске и Мариинске – 7 и 1 соответственно<sup>105</sup>.

Вообще вдоль Московского тракта в Каинском, Мариинском и Томском округах для нужд извоза сани, колеса, телеги изготовлялись почти повсеместно. Г. А. Бочанова выделяет села Губино, Рыбалово, Карбышево и другие как центры их производства<sup>106</sup>. В Спасской волости Томского округа в д. Нижне-Шубиной и Лошкутниковой, в с. Спасском и Протопоповском – изготовляли колеса, в с. Протопоповском и д. Кучумовой-Еркиной выделывали «шипцы» – дерева для хомутов. В Нелюбинской волости главным предметом кустарного производства являлись обозные сани, которых ежегодно изготовлялось по несколько тысяч штук, на десятки тысяч рублей. (В д. Березкиной 30 дворов из 60 изготовили 760 штук саней на сумму 1186 руб.) В большинстве селений, кроме того, делали тележные кузова «одры», дававшие сравнительно небольшой заработок, в некоторых селах – еще оси и оглобли. Это объяснялось близостью г. Томска, который был крупным городским центром не только Западной, но и всей Сибири, и поэтому занятия крестьян были направлены на удовлетворение нужд г. Томска как узлового пункта западносибирских водных и гужевых сообщений. Например, вся Семилужинская и Спасская волости снабжали Томск сеном, потреблявшимся преимущественно обозными лошадьми, и давали рабочих для уборки и вывозки заготавливаемого для той же цели самими горожанами сена. Подгородное население снабжало Томск всеми деревянными изделиями, необходимыми для снаряжения местных и ремонта проходящих через Томск обозов: санями, тележными кузовами, осями, колесами, дугами, оглоблями, углем для городских кузниц и т. п. «Мы народ подгородный, весь город дровами да сеном кормим; не дальним же в город дрова возить!», – говорили притомские крестьяне. Однако А. А. Кауфман особо выделял влияние «главного Сибирского тракта», который прорезывал почти всю середину Мариинского округа, а также Семилужинскую и Ишимскую волости Томского округа. «Принадлежит ли селение по своему местоположению к Чулымскому или Томскому району, занимается ли его население земледелием или извлекает доход из своей близости к Томску, – раз селение находится на Сибирском тракте, значение этих источников благосостояния во всяком случае меркнет пред значением "большой дороги". "Не пашня нас кормит, а большая дорога", – говорили трактовые мужики»<sup>107</sup>.

В Тобольской губернии – Тюменском, Туринском, Курганском и Тобольском округах – сложилось бондарное и экипажное производство. Бочки изготавливались под сало, масло, патоку. Крупным центром экипажного производства был Тюменский округ. На этом промысле там специализировалось 14 деревень. В пяти из них производством экипажей было занято 270 семей. Например, в д. Кулаковой Троицкой волости Тюменского уезда выделялись «хрясла» – телеги без колес и сани приблизительно на 2000 руб. В деревнях Салаирской и Молчановой Каменской волости делали сани, как хорошие выездные, так и простые кошевки, на 10 тыс. руб. в год. Производство саней составляло один из главных кустарных промыслов в Усть-Ницынской волости. Крестьянин мог сделать сани за день при готовом материале, если занимался только этой работой; при другой работе одни сани выделялись за два-три дня. Такие сани продавались на ярмарке от 1 до 3 руб. за штуку. В д. Тимофеевой этой же волости крестьяне занимались выделкой мочальных веревок, которые продавались по 2 руб. за сотню и шли преимущественно для скрепления саней, изготавливавшихся в д. Луговой. Сани сбывались на Ирбитской ярмарке. В д. Кацыне той же волости тоже было развито санное производство, однако сани выделялись мелкие, имевшие полозья в два вершка ширины. Полозья гнули весной, лето они выстаивали, а осенью и зимой отделялись и продавались от 50 коп. до 5 руб. за штуку в зависимости от размера<sup>108</sup>. В Туринском уезде специализировались на экипажном промысле 13 селений, в Курганском – 12. В Тюмень на продажу ежегодно свозилось до 50 тыс. телег и саней<sup>109</sup>.

О том, как организовано было производство саней и телег, дают представление мемуары сибирского старожила родом из д. Кулаковой Троицкой волости из-под Тюмени Н. Чукмалдина – московского 1-й гильдии купца: «Живо помню, когда у нас, по отделе от деда, была всего одна изба, в которой помещалась вся семья, и где устроена была отцом в одном углу мастерская для работ – саней и "хрясел" (верхняя часть телеги), а в другом углу стояли "Красна" матери для работ – ковров и "полазов"... Когда мне было лет около шести, я начал по-детски помогать отцу в его работе, делал зарубки на доске для заднего украшения саней и заячьей лапкой мазал ворвань по дереву, чтобы придать ему желтоватый оттенок». Вспоминал Н. Чукмалдин и о соседе Илье, семья которого пашни не пахала, а хозяин изо дня в день, зимой и летом, мастерил для продажи на базаре «накладки» (полукруглая кибитка на телегу)<sup>110</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. Здесь требовалась кооперация, поэтому зажиточные колесники имели мастерские, где выполнялись все работы<sup>111</sup>.

В д. Ворониной Троицкой волости Тюменского уезда было развито шорное ремесло и выделка «сыромяти» (сыромятной кожи). До пуска в строй участка железной дороги Екатеринбург – Тюмень такая работа давала хороший заработок, но с прекращением извоза ремесло это почти совсем пало и жители стали заниматься преимущественно тканьем рогож и кулей, которых выделяли до пяти тысяч штук<sup>112</sup>. В Тюмени для нужд тракта и промыслов Восточной Сибири было развито домашнее шитье бродней, которых изготавливалось до 150 тыс. пар в год. Пара продавалась за 2 р. 50 к. Кроме бродней и рукавиц из кож местной выделки шили сбрую, сапоги, башмаки и т. п. Всего в Тюмени в 1876 г. насчитывалось около сотни кожевенных заводов, производство которых составляло около 2,5 млн руб. в год<sup>113</sup>.

Эти факты говорят об углублении общественного разделения труда, возникновении в пореформенный период новых промыслов. По своему экономическому характеру экипажный, колесный, бондарный и кожевенный промыслы были типичным мелкотоварным производством. Значительная часть кустарей выходила на рынок через скупщика.

Одно из первых мест в деревообработке принадлежало рогожно-мочальному производству. В связи с ростом товаризации крестьянского хозяйства, увеличением объема перевозок по Московскому тракту возрастала потребность в таре, упаковочном материале, веревках. Добыча и

обработка мочала, а также выделка готовой продукции в ответ на запросы рынка производилась в районах, которые в Тобольской губернии непосредственно на тракте не находились. Однако в этом и проявлялось влияние тракта на отдаленные районы. Это главным образом волости, расположенные по левому берегу Иртыша, в Тарском округе, Татаринская и Кошукская – в Туринском, пригородные волости Тобольского округа Тобольской губернии. Из Тобольского округа основная масса переработанного мочала увозилась в Ишимский округ. В Тюменском округе, где не было производства мочала, на ввозном сырье центры рогожного производства сложились в Еланской, Антроповской и Тавдинской волостях. В первой из них этим промыслом было охвачено 76% дворов. Производили здесь рогожи-кулевки, а сырье получали от скупщика.

В 1880-е годы этим промыслом занималось 350 тыс. жителей данного района, а ежегодная продажа приносила доход до 1 млн руб. На Ирбитскую ярмарку рогож вывозилось на 200 тыс. руб., плетеных коробов до 50 тыс., «целые обозы веревок» для упаковки товаров<sup>114</sup>. Доходность этого промысла сравнительно с извозом была низка, поэтому трактовые жители им не занимались. По своему экономическому строю рогожно-мочальное производство было мелкотоварным. Его продукция шла на рынок, емкость которого определялась потребностями Московского тракта. В этой отрасли крестьянской промышленности чаще, чем в других, применялся наемный труд. Мелкотоварного производства с самостоятельным сбытом продукции почти не существовало в этой отрасли. Она была почти полностью подчинена скупщику – либо выходявшему из рядов самих же промысловиков, либо представлявшего купеческие фирмы, обслуживающие Московский тракт.

Кроме деревообрабатывающих в Кяхте существовали два специфических промысла, связанных с чайной торговлей – «ширельный» и «савошный». Слово «ширельный» происходило от «ширить», т. е. зашивать чай в кожи. Ширка чаев производилась в «ширельнях», специально для ширки построенных каждой чайной фирмой длинных деревянных казармах, рядом с кяхтинским гостиным двором. До перевода таможи из Кяхты в Иркутск в 1861 г. существовала в Кяхте одна ширельная артель из 130–150 членов. Эта ширельная артель была установлена высочайше утвержденными 15 марта 1800 г. Правилами о кяхтинской торговле и согласно § 17 подчинялась таможене. После 1861 г. ширельных артелей в Кяхте по числу главных торговых фирм было до 10, в каждой насчитывалось от 10 до 50 членов-артельщиков. Больших ширельных артелей было всего две: Губкинская и Боткинская. Число членов каждой артели не было ограничено. Зимой, в самый разгар привоза чая из Китая и транспортировки его в Россию, артельщиков в каждой артели прибавлялось. С весны, когда привоз чая уменьшался больше чем наполовину, значительная часть артельщиков, каменщиков и хлебопашцев, уходила из артели на свои работы на лето, а к осени с окончанием полевых и каменных работ снова поступали в артели. От вновь поступавшего требовались только труд и умение ширить. Расчеты производились по итогам сделанного в конце месяца в размере пая или доли пая в зависимости от того, сколько мест чая успел зашить в день. Размер оплаты труда каждого устанавливала артель<sup>115</sup>.

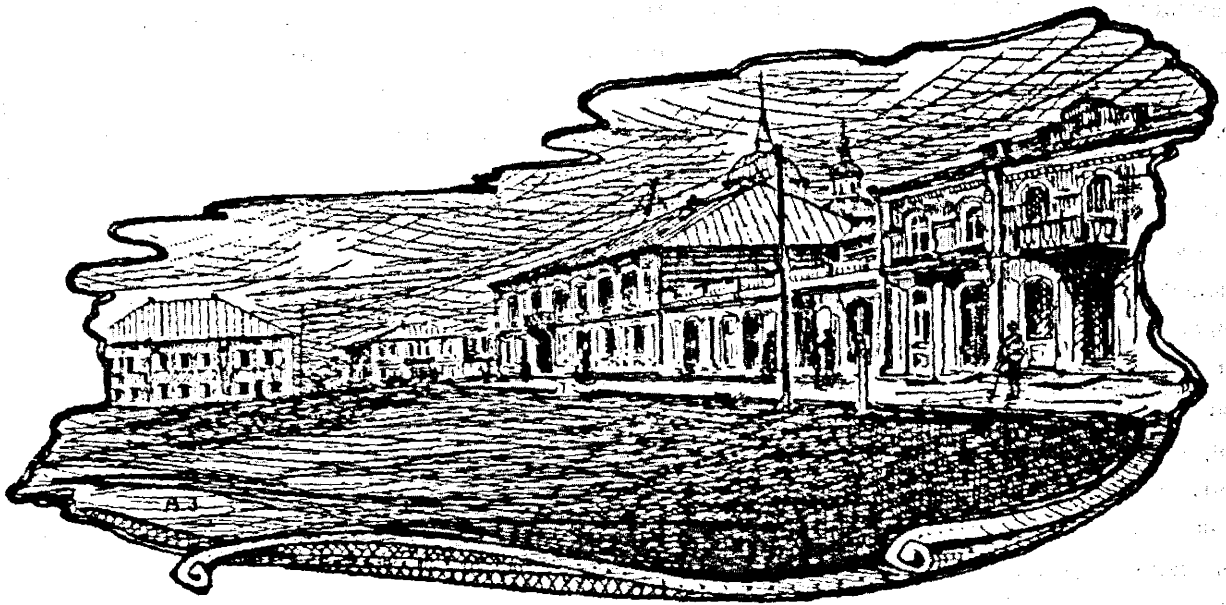
Кроме ширельных в Кяхте работали «савошные» артели. Савошники пошли от выражения «ходить на савок», т. е. особенным железным острым и частью пустым внутри савком, похожим на лом, пробивать места с чаем и пробовать вытащенный совком чай, хороший он или подмоченный. В этом, главным образом, и состояла обязанность савошников. До уничтожения в Кяхте таможи (6 ноября 1861 г.) обязанности савошников исполняли, во-первых, казенная артель инвалидов при таможене, во-вторых, купеческими приказчиками, которых специально для этой цели каждый хозяин держал, человек по 15 и больше. После отмены таможи каждый часехозяин, которых в Кяхте в 80-е годы XIX в. было 14 человек, имел свою особую савошную артель, и только двое из них нанимали работников помесечно, с платой каждому по 10 руб. в месяц. Число членов савошной артели было от 7–10 до 40 чел. Но 40 чел. имела только савошная артель купца Губкина. Работа такой артели заключалась в следующем: как только приходил из Китая в Маймачен чайный караван, принадлежащий хозяину, артель эта получала от него билет на ввод каравана в гостиный двор. Здесь

артельщики помогали монголам развьючивать верблюдов, снимать с мест веревки и попоны и взвешивали каждое место, принимая его от монголов. Затем артельщики отвозили места в ширельни на собственных лошадях и, снова взвесив там каждое место, сдавали их ширельщикам. Когда ширка окончена, савошники принимали заширенный чай, опять взвешивали его и, если дело происходило летом, отвозили его на гостиный двор, где один из членов савошной артели, «подрезчик», резал места, т. е. вырезал на коже начальные литеры имени и фамилии своего хозяина, номер места и знак «Т. Н.» (торговый неквадратный, т. е. байховый) или «К. Ч.» (кирпичный). После этого савошники раскладывали места для сушки на солнце внутри гостиного двора и подкладывали под них жерди. По окончании сушки места складывались под хозяйскими навесами или прямо сдавались ямщикам для отправки в Иркутск. Если время зимнее, места не сушили, и резка их, т. е. вырезание литер, происходила в савошных казармах, рядом с ширельными. Так поступали с байховыми чаями; с кирпичными же работы савошникам было больше. Их раскупоривали и подвергали чистке: с чайных кирпичей снимали китайскую бумагу, в которую они были завернуты, и особыми щетками очищали плесень. Затем снова укладывали в места по 64 кирпича в каждое и сдавали в ширку. За свою работу артельщики получали сдельную оплату<sup>116</sup>. Всего в Кяхте у купцов над укупоркой и отправкой чаев работало до тысячи человек троицкосавских мещан в качестве ширельщиков и савошников, составлявших до 20 артелей<sup>117</sup>.

В городах на Московском тракте концентрировалась значительная часть лавочной торговли: в 1823 г. – 1017 лавок (82,55% от общего числа по Сибири); в 1835 г. – 1335 (61,38%); в 1851 г. – 1342 (59,25%). Уменьшение доли связано с невключением в подсчет таких «лавочных» городов, как Тобольск и Тара, в которых лавок в 1835 и 1851 гг. было 396 и 235, что составляло 18,2 и 10,37% соответственно<sup>118</sup>, а также бурным ростом числа лавок на юге Тобольской губернии: в г. Петропавловске – от 56 в 1835 г. до 247 в 1851 г., что вызывает сомнение в достоверности источника<sup>119</sup>. О базарной торговле сообщает В. И. Пронин. По его сведениям, в Иркутской губернии, кроме Иркутска и приленской местности, известной под общим названием «Илга» (селения Усть-Илга, Тайтурское, Жигалово, Нижнеслободское и др.), куда свозился крестьянский хлеб для сплава на золотые прииски, остальные базары, как правило, находились в трактовых селениях. В Иркутском округе ежедневно базары работали в селениях Тельминском, Усолье и Александровском. В Балаганском округе выделялся ежедневный базар в Черемхове. Он уступал только Усольскому базару; его предпочитали даже Иркутскому базару жители ближайших селений. Базары проводились также в селах: Кутулик, Залари, Зима, Бельское, Голуметь и Балаганске. Наиболее значимые базары Нижнеудинского округа были в Тулуне, Кимильтее, на Николаевском металлургическом заводе и в Братске. В Енисейской губернии базарная торговля восполняла недостатки в рыночных связях, обусловленные слабым развитием ярмарок. Сельские базары распространяли свое влияние на небольшую сельскую округу: в радиусе 80–100 верст. Базары были в Красноярске, Канске, Ачинске, в селах Сибирского тракта: Сухобузимском, Рыбинском, Черноречинском и других нетрактовых селениях. В Томской губернии торжки были в трактовых селах: Проскокове, Заледееве, Варюхине, Кольвани и др.<sup>120</sup> Итак, на Московско-Сибирском тракте промысловую деятельность жителей сопровождала ярмарочно-торжковая и стационарная магазинная и лавочная торговля в городах и селах.

Таким образом, полоса вдоль Московско-Сибирского тракта была одним из самых крупных промышленных районов Сибири. Чем ближе к тракту, большим городам, местным торгово-промышленным центрам, удобным путям транспортировки, тем больше доля населения, занимавшегося кустарными промыслами и торгово-предпринимательской деятельностью. Тракт служил артерией, которая давала жизнь не только извозу, но и кустарным промыслам, обслуживавшим извоз.





Каинск. Базарная площадь (Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. – СПб., 1907. – Т. 16. Западная Сибирь. – С. 453)

### § 3. ОСОБЕННОСТИ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЦЕССОВ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ ТРАКТА

Проблема расслоения крестьянства Сибири изучена достаточно полно, однако специально вопрос о влиянии путей сообщения на расслоение не рассматривался. При исследовании этой проблемы возникает сложность с выделением критериев для группировки хозяйств. Подходящий принцип группировки как наиболее приемлемый мы не можем использовать, так как в большинстве источников, применявшихся нами в исследовании, нет полных данных. Поэтому мы обратились к группировке хозяйств по средствам производства: величине пашни и посева, количеству лошадей и коров, а также учитываем фактор, свидетельствующий о расслоении крестьянства, – группировку хозяйств по числу отпускавших и нанимавших рабочую силу.

Однако в поселенных таблицах указанные выше признаки при характеристике определенной группы хозяйств отсутствуют. Используя показатели группировки, которые имеются в источниках, и опираясь на опыт, накопленный официальной дореволюционной статистикой и советскими историками, мы применяли следующие критерии при группировке хозяйств по величине посева и пашни: бедняцкие хозяйства – беспосевные и с 1–3 десятинами посева (до 5 десятин пашни), середняцкие – от 4 до 10 десятин посева (от 5 до 15 десятин пашни) и кулацкие – более 10 десятин посева (свыше 15 десятин пашни)<sup>121</sup>. При группировке по рабочим лошадям принято считать бедняцкими хозяйства безлошадные и имевшие 1–2 лошади, середняцкими – с 3–5 рабочими лошадьми, кулацкими – свыше 5<sup>122</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 зажиточные – с 5 и более<sup>123</sup>.

Л. М. Горюшкиным разработан вопрос о понимании широты разложения как массы крестьянских хозяйств, вовлеченных в этот процесс, и степени (глубины) разложения как характера оформленности крайних групп, новых социальных категорий: сельских пролетариев и буржуазии<sup>124</sup>. Будем придерживаться более корректного термина – «расслоение». Тем более что восстановленные в последние годы труды А. В. Чаянова о крестьянском хозяйстве освещают проблему расслоения с

точки зрения дифференциации не как социально-классового процесса среди крестьянства, а как отщепление от основного массива семейно-трудовых хозяйств четырех видов самостоятельных предприятий: фермерских, кредитно-ростовщических, промысловых и вспомогательных. А. В. Чаянов давал свою классификацию дифференциации, выделяя шесть типов хозяйств: 1) капиталистические, 2) полутрудовые, 3) зажиточные семейно-трудовые, 4) бедняцкие семейно-трудовые, 5) полупролетарские и 6) пролетарские. Хотя она относится к 20-м годам XX в., это был новый подход к выделению социальных слоев среди крестьянских хозяйств<sup>125</sup>. Не владея всеми данными сибирской статистики 80–90-х годов XIX в. для подобной классификации, мы для себя сделали вывод о том, что в этот период говорить о социальном расслоении трактового крестьянства еще рано. Но определенные группы хозяйств трактовых крестьян могли соответствовать приведенной социальной классификации. А. В. Чаянов создал теоретическую модель внутренне статичного организационно-семейного крестьянского хозяйства. Наши выводы или итоги изучения трактового крестьянства, особенно его социального расслоения, не противоречат теории А. В. Чаянова, считавшего, что в действительности приходится встречаться помимо трудовых крестьянских хозяйств с хозяйствами (коих немало) и полупролетарскими, и полукапиталистическими. Ученый не отрицал важности и необходимости тщательного изучения крестьянского хозяйства в связи с мировым капиталистическим хозяйством, со связью с социальными особенностями, т. е. расслоением, вызываемыми капитализмом<sup>126</sup>.

Исследование процесса расслоения мы начали с группировки крестьянских хозяйств по размерам пашни (см. прил. 2, табл. 24). По Иркутской и Енисейской губерниям группировка хозяйства проводилась по размерам пашни, а по Ялуторовскому округу – по величине посева.

Из табл. 24 видно, что процесс расслоения крестьянства в Сибири в конце 80 – начале 90-х годов XIX в. проходил повсеместно. Однако на Московско-Сибирском тракте в селах и волостях, которые он пересекал, процесс расслоения отличался большей интенсивностью. Так, в Иркутской губернии процент бедняцких хозяйств на Московском тракте превышал показатель вне трактовых сел на 20,9 пункта, т. е. более чем вдвое. Трактовые волости по этому же показателю превосходили вне трактовые на 15,2 пункта, т. е. интенсивность и широта расслоения несколько падает в трактовых волостях по сравнению с селами собственно на тракте, но влияние тракта здесь велико. Группа зажиточных (кулацких) хозяйств на тракте уступала вне трактовым: по селам – на 7,9 пункта, по волостям – на 0,5 пункта. Средняя группа во вне трактовых волостях и селах была более устойчивой – здесь ее величина превышает показатель по трактовым селам на 13,4 пункта, по волости – на 14,7 пункта. В Енисейской губернии группа бедных хозяйств на тракте превышает вне трактовый показатель на 2 пункта, а по зажиточным уступает на 4,3 пункта. В Ялуторовском округе величина группы бедняцких хозяйств в трактовых волостях превышала показатель по вне трактовым на 3 пункта. В то же время группа зажиточных хозяйств на тракте уступала вне трактовым 1,2 пункта.

Таким образом, в трактовых селах и волостях более четко выделяются крайние группы крестьянства, а группа середняков на тракте в Иркутской, Енисейской губерниях и Ялуторовском округе приближалась к общероссийскому уровню (30%).

Показателем степени расслоения может служить доля хозяйств, не имевших запашки, т. е. не сеявших хлеба. По Иркутской губернии таких хозяйств в селах тракта насчитывалось 30,3%, а во вне трактовых – 12,3%, т. е. ниже трактового показателя на 18 пунктов. В трактовых волостях процент безземельных составлял 23,6%, а вне трактовых – 12,9%. В Енисейской губернии процент безземельных хозяйств был примерно одинаков – 33,9% на тракте и 33,3% во вне трактовых волостях. Совпадение же долей безземельных хозяйств на тракте и вне его можно объяснить тем, что в число вне трактовых волостей были включены и волости, где располагались золотые прииски – там концентрировалось заведомо безземельное население. В Ялуторовском округе в трактовых волостях не имело посевов 16,4 % хозяйств, во вне трактовых – 11,3%.

Таким образом, глубина расслоения в трактовых селах и волостях, поляризация безземельного населения и его концентрация на тракте и районах, к нему прилегающих, является очевидным фактом.

Средняки не представляли собой однородную устойчивую массу хозяйств. Эта группа подвергалась процессу раскрестьянивания. Внутри самих середняков наблюдались две тенденции: к разорению и к укреплению (см. прил. 2, табл. 25). Подсчет показал, что тенденция к разорению у середняков преобладала в трактовых и нетрактовых районах. Однако в трактовых районах процент этот был выше и превышал в Иркутской губернии соответствующий показатель вне трактовой зоны по селам на 6,3 пункта, по волостям – на 2,1 пункта; в Енисейской – в волостях на 6,3 пункта; в Ялуторовском округе был примерно одинаковым процент разорившихся середняков на тракте и вдали от него. Надо учитывать, что показатель наличия пашни или посева не является определяющим, потому что концентрация на тракте неземледельческого (беспосевного) населения – очень интересный показатель, так как безземельный вынужден был работать по найму или иметь собственное дело. Возможными статьями дохода таких людей были: волостная служба, дворничество, кормчество, ямщина, обслуживание нужд этапного тракта и прочая неземледельческая специализация и случайные заработки.

Далее мы провели группировку хозяйств по числу рабочих лошадей (см. прил. 2, табл. 26). При этом необходимо оговориться, что в «Материалах по исследованию... Енисейской губернии» графы с числом рабочих лошадей в таблицах по селениям отсутствуют, а исследователи по Ялуторовскому округу в поселенных таблицах выделили отдельно группу хозяйств с 3–5 лошадьми. В то же время, проводя группировку хозяйств по Иркутской и Енисейской губерниям, мы вынуждены были поместить в среднюю группу хозяйства, имевшие только 3–4 лошади, так как группа хозяйств, имевших 5 лошадей, помещена в источнике в графу «5–9 лошадей», что несколько занижает состав средней и завышает состав зажиточной группы.

При группировке крестьянских хозяйств по числу рабочих лошадей мы использовали земскую методику. В результате 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 вне трактовых же селах группа безлошадных объединяет 15% хозяйств, бедная в целом с безлошадными – 53,7%. Таким образом, в трактовых селах, особенно в селах Московского тракта, доля безлошадных хозяйств была наибольшей и превышала показатель по вне трактовым селам на 16,6 пункта.

В волостях, лежавших на Московско-Сибирском тракте Иркутской губернии, группа бедных хозяйств составляла 58,7%, во вне трактовых – 51,7%. Безлошадных в волостях тракта было 22,7%, во вне трактовых – 17,2% хозяйств. Здесь нет такого контраста, как в селах тракта и вне его, но определенная разница в степени расслоения в волостях тракта и вне трактовых наблюдается. Так, группа безлошадных хозяйств в волостях Московского тракта превышает соответствующий показатель вне трактовых волостей на 5,5 пункта:

**Хозяйства средней группы (с 3–4 лошадьми) в округах  
Нижнеудинском, Балаганском, Иркутском <sup>127</sup>**

В трактовых селах трех округов.....	19%
На Московском тракте.....	18,8%
В волостях Московского тракта.....	21,1%
Во вне трактовых селах.....	24,3%
В волостях, взятых для сравнения с трактовыми.....	26,3%

Таким образом, группа хозяйств с 3–4 лошадьми была наиболее устойчивой во внетрактовых селах и волостях, в то время как расслоение средней группы в трактовых селах было выше, особенно на Московском тракте.

Группа хозяйств с 5 лошадьми и более в трактовых селах составляла 16,3%, на Московском тракте – 19,1%, а во внетрактовых селах – 22%. Здесь же наблюдаем тенденцию к уменьшению группы зажиточных хозяйств в трактовых районах.

В семи волостях Енисейской губернии, через которые проходил Московский тракт, группа безлошадных хозяйств составляла 26,1%, а вместе с хозяйствами с 1–2 рабочими лошадьми – 53%. В семи внетрактовых волостях той же губернии соответствующие показатели равнялись 23,8 и 45,4%. То есть в трактовых волостях показатель бедных хозяйств превышал подобный показатель во внетрактовых на 7,6 пункта. Группа хозяйств с 3–4 лошадьми в трактовых волостях включала 24% хозяйств, во внетрактовых – 21,9%. Зажиточных хозяйств соответственно было 23 и 32,7%, т. е. процесс расслоения во внетрактовых волостях проходил менее интенсивно, чем в трактовых.

В Ялуторовском округе Тобольской губернии в селах Московского тракта группа бедных крестьянских хозяйств составляла 71,9%, т. е. равнялась среднему показателю по всему округу. Качественной характеристикой этой группы является наличие в ней безлошадных хозяйств, которых было 29,3% от всех хозяйств тракта. Во внетрактовых селах доля хозяйств бедной группы равна 71,4%, а только безлошадных – 23,2%, т. е. по сравнению с показателями по Московскому тракту эти данные ниже на 6,1 пункта. Следовательно, степень расслоения в группе трактовых хозяйств была выше.

Из анализа данных по Ялуторовскому округу следует, что процесс расслоения крестьянства в Западной Сибири шел интенсивнее, чем в Восточной. Так, если в трактовых волостях Иркутской губернии группа бедняцких хозяйств составляла 62,1%, в Енисейской – 52,6%, то в Ялуторовском округе Тобольской губернии – 67,3% (превышен тоже довольно высокий показатель по Иркутской губернии на 5,2 пункта). А по селам Московского тракта в Ялуторовском округе этот показатель был выше соответствующего по Иркутской губернии на 9,8 пункта. Однако доля безлошадных хозяйств по Московско-Сибирскому тракту Иркутской губернии несколько превышала аналогичный показатель в Ялуторовском округе (31,6 и 29,3%).

Доля безлошадной группы крестьянских хозяйств, по данным 1887–1888 гг., на Московском тракте не была превзойдена по всей Иркутской губернии и через 20 лет, в 1908 и 1912 гг. (22,7% – в 1887, 13,4 и 12,8% – в 1908 и 1912 гг. соответственно). Подобная ситуация сложилась и в Енисейской губернии. Если в 1887 г. в волостях на Московском тракте безлошадные составляли 26,1%, то в 1908, 1912, 1917 гг. по всей губернии их было соответственно 5,5, 10,4 и 10,8%<sup>123</sup>. Здесь надо учитывать такие факторы, как: появление железной дороги, уменьшение доли ссыльных в трактовых селах, отмена этапирования пешим порядком, падение ямщины, поворот части крестьян к традиционным сельскохозяйственным занятиям, маслоделению и др.

Трудность группировки хозяйств по наличию рабочего скота в Енисейской губернии в районах трактовых и внетрактовых сел заключается в том, что, в отличие от исследования по Иркутской губернии, где группировка хозяйств по наличию рабочего скота дана в поселенных таблицах, в Енисейской губернии в таблицах по селениям приведены только сведения о числе хозяйств «без всякого скота» и «без рабочих лошадей».

Подсчитывая данные по графам «наличных хозяйств без всякого скота» и «без рабочих лошадей», мы получили следующие результаты. В трактовых селах четырех округов Енисейской губернии без всякого скота в 1887 г. было 24,7% хозяйств, во внетрактовых же – на 6,7 пункта меньше (18%). Без рабочих лошадей в трактовых селах было 28,2% от наличных хозяйств, во внетрактовых – 27,1%. Таким образом, в районе трактовых сел группа хозяйств без рабочих лошадей и крупного рогатого скота составляла около трети хозяйства. Во внетрактовых селах процесс

пауперизации шел несколько медленнее, но и там число хозяйств без всякого скота достигло 1/5, а без рабочих лошадей превышало четвертую часть всех наличных хозяйств (см. прил. 2, табл. 27).

Рассмотрим распределение крупного рогатого скота по исследуемым районам. Для этого выделим трактовые и внутрактовые волости Енисейской губернии. Московский тракт проходил через семь волостей трех округов губернии: Канский, Красноярский и Ачинский. Для сравнения мы и выделили семь волостей этих же округов, не пересекавшихся Московско-Сибирским трактом (см. прил. 2, табл. 28).

В трактовых волостях без крупного рогатого скота в 1887 г. оказалось 31,2% всех наличных хозяйств. Вместе с ними хозяйств, имевших одну голову рогатого скота, было 49%. Хозяйств с 2–3 головами скота было 26,2%, а с 4 и более – 24,8%. Здесь с 10 и более головами рогатого скота насчитывалось 4,6% от всех наличных хозяйств волостей Московско-Сибирского тракта.

Во внутрактовых волостях хозяйств без крупного рогатого скота было 28,5%, а вместе с хозяйствами, содержавшими одну голову рогатого скота, – 43,4%, имевших 2–3 головы – 24%, а с 4 головами и более – 32,6%. В этой высшей группе хозяйств с 10 головами рогатого скота насчитывалось 9,1%.

Анализ данных табл. 23 показывает, что группа хозяйств бедных (не более одной головы рогатого скота) в трактовых волостях превышала показатель по внутрактовым волостям на 5,6 пункта. Другая крайняя группа – зажиточные хозяйства – была больше во внутрактовых волостях, превышая показатель трактовых волостей на 7,8 пункта.

Проведенная по используемому нами источнику группировка несколько сужает границы бедной группы хозяйств и расширяет границы зажиточной, так как критерием для характеристики процесса расслоения крестьянства некоторые исследователи считали хозяйства с 1–2 головами крупного рогатого скота для бедной группы и с 4 коровами для средней<sup>129</sup>. Поэтому группа бедных хозяйств у нас получилась несколько меньше, ибо к средней группе мы вынуждены были отнести хозяйства с 2 головами крупного рогатого скота, как они даны по источнику – вместе с хозяйствами, имевшими 4 головы рогатого скота. А хозяйства, имевшие 4 головы рогатого скота, отнесены к группе зажиточных, потому что они тоже не выделялись статистиками.

Для расширения границ группы бедных хозяйств можно провести чисто механическое разделение графы хозяйств с 2–3 головами рогатого скота надвое и одну часть перенести в группу бедных хозяйств. Для сужения границы зажиточных хозяйств из графы хозяйств, имеющих 4–9 голов рогатого скота, шестую часть можно отнести к средней группе.

Такое деление по группам еще более увеличивает разрыв между показателями по бедным хозяйствам в трактовых и внутрактовых волостях (на 7 пунктов выше в трактовых волостях) и усиливает уровень бедняцкой прослойки в районе трактовых волостей на 13,4% по сравнению с первоначальной группировкой. В группах зажиточных хозяйств разница между районами остается почти той же (см. прил. 2, табл. 29).

По Иркутской губернии мы провели группировку по наличию рогатого скота в хозяйствах трактовых и внутрактовых сел (см. прил. 2, табл. 30).

В трех округах Иркутской губернии в трактовых селах 32% хозяйств вообще не имели крупного рогатого скота, в селах Московского тракта – 31,4%, а во внутрактовых селах – 25%, т. е. во внутрактовых селах хозяйств без рогатого скота было меньше, чем на тракте, на 6,4 пункта. Примерно та же разница сохранится между трактовыми и внутрактовыми селами, если прибавить к этой группе хозяйства с одной головой крупного скота.

Для дополнительного уточнения доли бедняцкой прослойки в исследуемых районах Иркутской губернии мы к хозяйствам без крупного рогатого скота и имеющим одну голову рогатого скота прибавили хозяйства, имеющие по 2 головы рогатого скота. Для этого из графы в поселенных таблицах «Материалов...», где обозначены хозяйства, имеющие 2–3 головы рогатого скота, мы половину хозяйств отнесли к бедной группе. В итоге процент бедняцких хозяйств возрос в трактовых

селах губернии до 65,7%, в селах Московского тракта – до 63,3, а во вне трактовых селах – 58,4%. И по этим показателям разница между трактовыми и вне трактовыми селами по бедной группе хозяйств сохраняется в 5 пунктах и более.

По Ялуторовскому округу трудно подсчитать число хозяйств с 3–4 коровами, так как в итоговой таблице по округу есть графы «число хозяйств с 3 коровами», далее «с 4, 5 и 6 коровами», т. е. эти графы не соответствуют графам поселенных таблиц, где есть «число хозяйств с 3–5 коровами» и далее «с 6–9». Эти графы в поселенных таблицах тоже не соответствуют принятой в сибирской исторической литературе группировке хозяйств по числу дойных коров<sup>130</sup>. Поэтому мы из графы «с 4, 5 и 6 коровами» по округу берем в нашу таблицу треть из числа хозяйств для графы с 3–4 коровами, а оставшиеся 2/3 хозяйств переносим в графу «5–9 и более коров». То же и с поселенными таблицами, где из графы «с 3–5 коровами» 2/3 хозяйств переносим в графу с 3–4 коровами, а треть относим к группе хозяйств с 5–9 и более дойными коровами (см. прил. 2, табл. 31).

Из табл. 31 видно, что бедняцкие хозяйства в трактовых селах составляли около 82%, во вне трактовых – 75,9%. Таким образом, разрыв между показателями по группе бедняцких хозяйств по рассматриваемым районам сохранялся в 5 и более пунктов. Однако численность группы зажиточных хозяйств в зоне вне тракта превышает показатель по количеству дойных коров для трактовых сел на 3 пункта.

При сравнении же трактовых волостей и вне трактовых разница между группами хозяйств исследуемых районов по числу дойных коров почти не обнаруживается.

Таким образом, группировка хозяйств по средствам производства относительно всех категорий показывает преобладание широты и глубины расслоения на Московско-Сибирском тракте и в районах, к нему прилегающих. Серьезным аргументом в пользу этого вывода служат показатели применения наемного труда в трактовых селах и число хозяйств, нанимавших и отпускавших работников (см. прил. 2, табл. 32).

В селах Московского тракта по трем округам Иркутской губернии доля хозяйств, нанимавших годовых и временных работников, составляла 25,6%, а во вне трактовых селах – 19,7%, т. е. ниже показателя по тракту на 6 пунктов. По трем округам из всех хозяйств, имевших годовых и временных рабочих, 33,4% приходилось на села Московско-Сибирского тракта, хотя по отношению ко всем хозяйствам трех округов на Московском тракте располагалось 28,1% хозяйств. Вместе с трактами, прилегавшими к Московскому, хозяйств, использовавших труд наемных работников, было 45,6%, тогда как из всех хозяйств трех округов в трактовых селах учтено 40,8% хозяйств. Мы видим, что доля хозяйств, использовавших наемный труд, была выше в трактовых селах, а из общего числа хозяйств, нанимавших рабочих, более трети располагалось на Московско-Сибирском тракте и 45,6% – в трактовых селах вообще.

Интересно отметить, что из выделенных авторами «Материалов...» групп крестьян доля старожильческих хозяйств, имевших годовых наемных работников, по исследуемым районам была примерно одинаковой: 15% хозяйств в селах Московского тракта и 15,6% хозяйств во вне трактовых селах. У новоселов Московского тракта 28,9% хозяйств использовали годовых наемных рабочих, а у вне трактовых новоселов – 20,7%. Из хозяйств поселенцев, использовавших труд годовых наемных работников, 53,7% находилось на Московско-Сибирском тракте, а с прилегающими к нему трактами – 65,3%. Однако из всей массы поселенцев доля хозяйств, использовавших труд годовых работников, была незначительна: 7,1% хозяйств трактовых сел, 5,9% хозяйств Московского тракта и 3,8% хозяйств поселенцев вне трактовых сел. Наиболее высокий процент хозяйств, применявших труд годовых работников, по отношению к общему числу хозяйств каждой группы был у новоселов: 14,4% хозяйств трактовых сел, 11,3% хозяйств новоселов Московского тракта и 10,5% хозяйств вне трактовых сел. Лидерство же здесь принадлежало старожилам, 15% хозяйств которых использовало труд годовых наемных рабочих в целом по округам Иркутской губернии и в каждом рассматриваемом районе. И хотя у новоселов 25% всех хозяйств пользовалось трудом годовых

работников, но численно они составляли только 9,4% от хозяйств старожилов, имевших годовых работников.

В волостях Московского тракта хозяйств, нанимавших годовых и временных работников мужского пола, было 24,8%, во внетрактовых – 20,7%. В трактовых волостях 31,7% всех мужчин в возрасте от 18 до 60 лет работало по найму временно или в течение года, во 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 – 32% сроковых рабочих. Следовательно, в трактовых волостях на местах был постоянный спрос на работников, нанимавшихся на определенный срок, и отход сроковых рабочих на сторону был вдвое меньше подобного показателя по внетрактовым волостям.

Данные по Енисейской губернии показывают, что доля хозяйств, нанимавших годовых работников, по всем четырем округам – Канскому, Красноярскому, Ачинскому и Минусинскому, в трактовой и внетрактовой зонах была приблизительно одинакова: 10,3% – в трактовых селах, 10,5% – в селах Московского тракта и 9,9% – во внетрактовых. То есть в селах Московского тракта число хозяйств, нанимавших годовых работников, несколько выше, чем во внетрактовых. Число же хозяйств, нанимавших сроковых работников во внетрактовых селах, превышало показатели по трактовым селам, но также незначительно – всего около 1 пункта. И хотя эти показатели разнятся незначительно, но они позволяют проследить тенденцию к преимущественному использованию труда годовых рабочих в трактовых хозяйствах, особенно Московско-Сибирского тракта. Наиболее показательным в этой связи является анализ графы по наличию годовых рабочих всякого возраста в хозяйствах четырех округов трактовых и внетрактовых сел. Мы соотнесли их (число наемных работников) с общим числом душ мужского пола и получили следующие показатели. В трактовых селах годовые наемные работники 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 численность годовых наемных работников на 4 пункта превышает показатель по внетрактовым селам. Следовательно, на тракте наблюдалась тенденция к более активному вовлечению крестьян в процесс расслоения и пролетаризации, а также к более широкому привлечению наемной рабочей силы на длительные сроки.

Анализ данных по графе «Количество хозяйств, отпускающих рабочих, годовых и сроковых» показывает, что в целом по четырем обследованным округам процент хозяйств, отпускавших годовых работников, в трактовых селах был выше такого по внетрактовым селам – соответственно, 24,4 и 19,8%. Таким образом, около четверти трактовых хозяйств, в том числе и в селах Московского тракта, отпускало годовых работников, а во внетрактовых – около 1/5 хозяйств. Процент хозяйств, отпускавших сроковых работников, в целом по четырем округам был незначителен – 3,5 для трактовых сел и 3,3 – внетрактовых, достигая наивысшего предела в 4% по трактовым селам Канского округа.

Анализ данных по сроковым работникам показывает, что доля мужчин, живущих «в сроку», от общего числа мужчин в возрасте 18–60 лет составляла по трактовым селам четырех округов 20,8%, по Московско-Сибирскому тракту – 22,1%, а по внетрактовым селам – 21,2%, т. е. фактически везде была одинакова. Доля женщин, живущих «в сроку», от общего числа душ женского пола по трактовым селам была вдвое выше, чем во внетрактовых селах: 1,7% – в трактовых, 1,3% – в селах Московского тракта и 0,7% – во внетрактовых селах. Таким образом, спрос на сроковую рабочую силу для женщин в трактовых селах был выше. Например, в Канском округе в трактовых селах 2,4% женщин нанималось на сроковую работу, а во внетрактовых – лишь 0,3%.

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

По Ялуторовскому округу хозяйств, нанимавших работников, в трактовых селах было 13,6%, во вне трактовых – 10,5%, что ниже показателя по трактовым селам 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 работнику мужского пола нанимало 49% хозяйств, имевших работников, 8% – по два работника, 1,3% – по три. В остальных хозяйствах (41,7%) использовался труд женщин или подростков. Таким образом, процент хозяйств, нанимавших одного полного рабочего, в трактовых и вне трактовых волостях приблизительно одинаков, однако к найму трех работников несколько чаще прибегали в трактовых волостях<sup>131</sup>.

Процент хозяйств, отпускавших работников 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 показатель ниже – 37,8%. Интересно отметить, что доля хозяйств, отпускавших рабочих на сторону, была 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).

Наемные работники в населенных пунктах рассматриваемых районов в Ялуторовском округе распределялись неравномерно (см. прил. 2, табл. 33).

В селах Московско-Сибирского тракта годовые наемные работники составляли 48,3%, во вне трактовых селах – 34,4%. То же и со сроковыми работниками. Если на Московском тракте таковые составляли от 51,7% всех наемных работников, то во вне трактовых селах – 65,6%. Сроковые работники преобладали во вне трактовых районах. Более высокий процент годовых работников в зоне трактовых сел свидетельствует о том, что здесь был больше спрос на физически крепких работников, имеющих определенную квалификацию.

Наемные работники составляли в селах Московского тракта 8,8% от всех жителей рабочего возраста<sup>132</sup> (этот показатель мог быть выше, так как в источнике в графе «Наемные рабочие» учитывались полурабочники – с 14 лет, а мы подсчитывали число жителей рабочего возраста женского пола с 13 лет). Вне Московского тракта наемные работники составляли 6% трудоспособного населения. В целом по всем трактам округа (в том числе и по Московскому) наемных работников было 1143 чел., или 18,8% от всех наемных работников округа. На один населенный пункт по Московско-Сибирскому тракту приходилось 30 наемных работников, годовых или сроковых, а по округу в целом – 16,4. Годовых наемных работников на одно селение приходилось по трактам 13,2, по Московскому тракту 11,7, а по вне трактовым поселениям 5 годовых рабочих на один населенный пункт.

В волостях Московского тракта показатель 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 – 30,6% от всех наемных работников 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>133</sup>.

Есть и другие факты, свидетельствующие о том, что в районе тракта социально-экономические процессы приводили к большей поляризации социальных групп крестьянства, к более широкому охвату их товарно-денежными отношениями. Например, в Иркутской губернии на Московском тракте арендовало землю 16,6% наличных хозяйств и 25,7% – во вне трактовых местностях, т. е. аренда земли более широко была распространена во вне трактовых волостях, где сохранялась и собственно земледельческая специализация. Покося на тракте арендовало 39,2% хозяйств, вне его – 20,1%<sup>134</sup>. Это



свидетельствует о животноводческой специализации или транспортной ориентации притрактowych хозяйств и, возможно, об увеличении товарности хозяйств за счет распространения площади покосов.

В Ялutorовском округе на Московско-Сибирском тракте лишь 4,9% наличных хозяйств сдавало в аренду покосы, в то время как во внутратковых селах – 20,9%. Ценность сенокосов на тракте мало стимулировала сдачу их в аренду<sup>135</sup>.

Таким образом, функционирование тракта стимулировало развитие товарно-денежных отношений, активизировало процесс расслоения крестьянства, углубляя хозяйственную специализацию. Заработок населения Восточной Сибири только от Московского тракта, по исчислению приведенному в отчете председателя Высочайше утвержденной комиссии для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги, равнялся 5 250 000 руб<sup>136</sup>.

#### § 4. ЭЛЕМЕНТЫ МАТЕРИАЛЬНОЙ КУЛЬТУРЫ ПРИТРАКТОВЫХ ЖИТЕЛЕЙ В XIX В.: ОДЕЖДА, ЖИЛИЩЕ И ПИЩА

Население притрактовой зоны – в большинстве русские сибиряки. Этим и определяется общий характер их традиционного быта. Некоторые особенности образа жизни населения, группирующегося вдоль трактов, были обусловлены его большей подвижностью и коммуникабельностью. Н. М. Ядринцев отмечал значение постоянного перемещения населения в Сибири. Переселенцы и ссыльные «не могли не менять нравов. При торговом движении, при промышленной жизни, обуславливавшей движения, население в Сибири более подвижно, более имеет случаев насмотреться на людей. Сибирь – страна бывалых людей. Сперанский, столкнувшись с сибирским обществом, заметил, что "это страна донкихотов", здесь можно встретить людей, бывавших и в Камчатке и на Амуре. Сибирский крестьянин исхаживал с обозами от Иркутска до Москвы. Затем (поэтому, – О. К.) жизнь населения не могла оставаться в застое»<sup>137</sup>.

Исследователи крестьянского хозяйства Западной Сибири конца 80-х годов XIX в. отмечали, что на состояние жилища, пищу и одежду крестьян влияли их благосостояние, месторасположение селения, традиции. Общий уровень жизни и достатка притрактowych крестьян и вообще жителей Тюменского округа, особенно его западной части, значительно превосходил экономическое благосостояние крестьян средней полосы России. Жителей Тугулымской, Успенской, Троицкой, Каменской, Фоминской и Усть-Ницынской волостей по благосостоянию можно было сравнить только с жителями самых плодородных полос России, где климат, почва и социальные процессы создавали условия для благоденствия и довольства. Но в Сибири климат суровый, зима долгая, почвы – далеко не отменного качества. Очевидно, что во многих случаях не земледелие создавало основу благосостояния. На проходящем через эти волости Московском тракте извозный промысел процветал, как нигде, и поэтому обеспечивал приличные заработки, равно как ямщина и дворничество<sup>138</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 в конце 80-х годов XIX в. 30,2%, во внутратковых – 18%, т. е. преобладало на 12,2 пункта<sup>139</sup>. В Енисейской губернии на Московском тракте 23,1%, вне тракта – 20,1% хозяйств в селах были с грамотными, уступая трактовым 3 пункта<sup>140</sup>. Исследователь Л. С. Личков на материале 36 трактовых и 25 «забошных» селений Иркутской губернии в конце 80-х годов XIX в. выявил, что среди притрактowych было наименьшее число пунктов, в которых взрослые не брали книги в школьных библиотеках (27%), где «совсем не развита охота к чтению» (16%), но в то же время насчитывалось наибольшее количество селений, жители которых покупали книги, – 73%. В удаленных от трактов деревнях соответствующие показатели равнялись 80, 31 и 25%<sup>141</sup>. Вообще в трактовых селах у крестьян встречались неплохие библиотеки.

Так, у торгующего крестьянина М. Шипицына в с. Спасском, по оценке очевидцев, библиотека была «богатейшей и прекраснейшей», содержащей, наряду с религиозной, немало художественной, научно-популярной и специальной литературы. Исследователи В. А. и К. Е. Зверевы отмечают, что уже в начале 90-х годов XIX в. в «притрактовых селах Восточной Сибири в распоряжении жителей преобладали светские издания»<sup>142</sup>. Таким образом, общий уровень грамотности трактовых жителей не ускользнул от внимания современников и сказывался на различных элементах материальной культуры.

В трактовых селах происходила и социализация детей наподобие жизни взрослых. М. В. Красноженова записала: «Так, лет 30–35 тому назад, когда работал Сибирский тракт, дети притрактовых селений играли в "постоялый двор", в "обозы", в "лавочку" и т. п. ... В 1825 г. мне пришлось получить еще одно указание на игру в "постоялый двор" – в с. Торгашино Красноярского района в разговоре с Леной Л., 11 лет, когда, перечисляя известные ей игры, та упомянула и "постоялый двор". Выяснилось, что "раньше-то все дети играли – так мама сказывала, теперь-то перестают" ... Хозяин, хозяйка, работник – персонажи "постоялого двора". Приказчик обоза, ямщик и прочие – все они во время игры действуют вполне реально, но каждый раз по-новому. Вводятся или опускаются те или иные детали, каждый участник творит разговоры, сцены и действия, воспроизводя картину постоялого двора во время остановки обоза»<sup>143</sup>. То есть спустя 30 лет после падения извоза и дворничества на тракте, дети еще могли играть в игры, реальное значение которых ушло в прошлое. В 1928 и 1929 гг. часть лета М. В. Красноженова проводила в с. Семиверстке, где два-три видела промчавшихся мимо малышей с колокольцами на шее, запряженных парой с ямщиком и седоком, – это играли в «бланку». («Бланка» – слово искаженное от «бланк» – официальный документ, дающий право на проезд по большому тракту за казенный счет<sup>144</sup>.)

А. А. Макаренко, составивший сибирский народный календарь в этнографическом отношении, неизменным видом крестьянских занятий называл ямщину в осенне-зимние месяцы: с октября «начинается ямщина (отправка гужом товаров)», в ноябре «ямщина в полном разгаре», в декабре «ямщина продолжается», «в январе занимаются ямщиной», в феврале «доставка хлеба на золотые прииски, к пристаням и станциям», в марте «в большинстве местностей Енисейской губернии Благовещение протекает по "зимнему пути". Об этом в Томской губернии говорят, например, так: "В Благовещение путь не рушится", - либо неделю не доезжают, либо переезжают», потому что, согласно поверьям, нового дела в тот день, когда наступало Благовещение, нельзя было начинать, ибо «предприятие неудачу потерпит»<sup>145</sup>. Поэтому и ехали с обозами заранее либо после праздника.

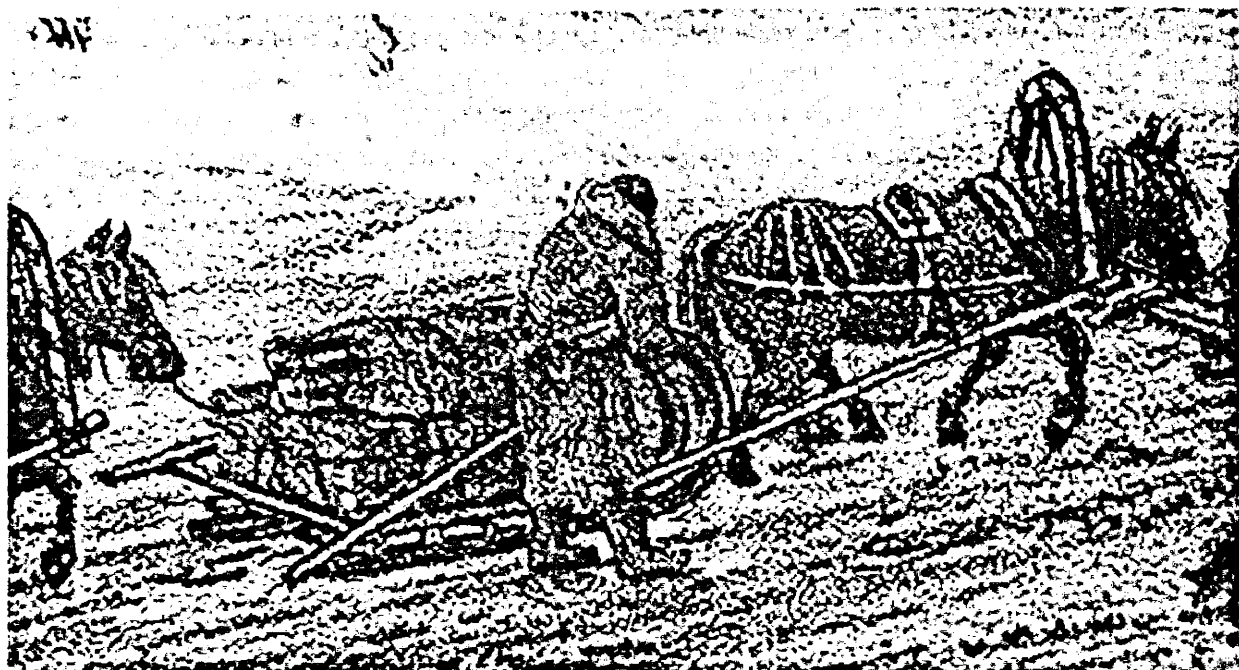


Бродни. Вторая половина XIX в. Коллекция НГКМ. Фото автора

Тракт влиял на элементы бытовой культуры его жителей. Зимой мужчины носили овчинные полушубки, когда же отправлялись в дорогу, то поверх них надевали «гуся», или «ягу» – шубу из козлиной шерсти с мехом наружу. Шапки носили из оленьего меха с наушниками, по праздникам надевали бобровые шапки<sup>146</sup>. В селах Восточной Сибири «притрактовый крестьянин пользуется, например, одеждой преимущественно покупной, в то время как крестьянин глухих местностей преимущественно своего изделия»<sup>147</sup>.

По воспоминаниям Н. А. Митрофанова, жителя с. Малый Кемчуг: «Летом ямщики носили бродни или сапоги, широки шаровары из трико или дабы, по праздникам одевали плисовы, рубаха вроде присковой, поверх одевали азам, в холодные ночи – ватный башмет; на голову картуз или

войлочная шляпа. Зимой – бродни с кочемными чулками и суконными портянками, которые носили пимы с красными горошинами, шаравары ватные, бешмет и азым, а сверху в морозы – доха. На шею одевали шаль или шарф, на груди крест... Шапки татарки с четырьмя углами, в Иркутске шили их»<sup>148</sup>.



Обозный извозчик в тулупе. Худ. П. Кошаров (Художественно-этнографические рисунки Сибири / Ред.-изд. П. Кошаров. – Томск, 1890)

Путешественники О. Финш и А. Брэм отметили: «Чтобы не замерзнуть, надо надевать две шубы, – как это все здесь и делают. Нижняя шуба (тулуп) шьется на бараньем меху и имеет вид долгополого сюртука с застежками на боку, а сверху нее надеваются так называемая "даха", т. е. необыкновенная широкая, двойная шуба с капюшоном, испод которой делается из летних шкурок песцов, а верх из меха молодых оленей (пыжиков) и в нее можно завернуться как угодно. Шапка и валенные сапоги, без которых пускаться в дорогу положительно неммыслимо»<sup>149</sup>. Начинаящий приказчик, находившийся в услужении у купца Н. А. Тюфина, П. Ф. Кочнев, даже спустя 60 лет, вспоминал о холоде, который он перенес в зиму 1871 г., во время поездки из Тюмени на Ирбитскую ярмарку. Хозяин поручил ему ехать на козлах рядом с ямщиком. «Шуба у меня была хотя и не очень старая, но я из нее уже вырос, сидеть на козлах было неловко, надо было постоянно держаться обеими руками за облучок. Дорога была разбита, на каждом шагу встречались глубокие ухабы, того и гляди слетишь с козел и тут же придавит тебя отводами повозки. Дорога от Тюмени до Ирбита считалась 180 верст, так что на переменных лошадях приходилось ехать день и ночь. Дорогой я так мерз, что ноги и руки у меня коченели и не гнулись, но так как почти на каждой станции пили чай или закусывали, то я вскоре же и отогревался»<sup>150</sup>. В 1872 г., когда П. Ф. Кочнева перевели в приказчики, то в счет жалованья купили ему хороший овчинный полушубок, опояску, пимы, шапку, шарф и рукавицы-исподки, а сверху их лосиные, всего на 30 руб., так что зимою «мне теперь никакой мороз был не страшен»<sup>151</sup>. Однако в конце января 1879 г. для путешествия из Томска в с. Спирино, так как у него не было своей дорожной шубы, ему выдали старую, но теплую доху, которую он одел поверх своего пальто, и в ней было тепло»<sup>152</sup>.

И. И. Попов, неоднократно проезжавший по Московско-Сибирскому тракту, вспоминал: «Меня поразили зажиточность, широкое гостеприимство, независимость крестьян, чистота и относительно культурная обстановка крестьянских изб, с венскими стульями, паласами (тюменские ковры),

скатертями, салфетками на столах, растениями на окнах и олеографиями на стенах. Избы – большие, крепкие, крытые тесом или железом. Соломенных крыш в Сибири совершенно не было»<sup>153</sup>.

В Сибири, особенно на тракте, редкий крестьянин, имевший порядочную «домашность», т. е. достаточное количество скота, земли и прочих источников дохода, не жил в большом просторном доме, нередко двухэтажном. В западной части Тюменского округа двухэтажные дома встречались повсеместно. Каждый крестьянский дом, или «хоромина», разделялся на две половины – черную и белую. Исключение составляли совершенные бедняки, имевшие хаты или даже землянки, в которых не было никакого разделения, а была лишь «черная половина». «Белая половина» обычно состояла из одной или нескольких комнат в зависимости от величины дома. В одноэтажных домах она отделялась от «черной» сенями; в двухэтажном под нее отводился обыкновенно весь верхний этаж, а черная помещалась в нижнем. Если дом имел белую и черную половины, в каждой из которых было по одной комнате, разделявшихся сенями, то дом назывался старожилами «стопою».

Сибиряки любили чистоту, поэтому их дома содержались несравненно опрятнее, чем у российских крестьян. У того же И. И. Попова сложилось впечатление, что они лучше недоедят, но будут соблюдать в чистоте «хоромины» и радеть о приличности обстановки. «Обстановка даже в домах среднего достатка была весьма приличной. По стенам стояли стулья и лавки, шкафы и прочая мебель, которая содержалась в большой чистоте. На стенах развешаны разные лубочные картины и портреты высочайших особ императорского дома. Столы покрыты чистыми салфетками, лавки и стулья крашенные, стены и потолок дома – расписные. По полу разостланы половики, а в местах коврового производства – ковры местного изделия. Про староверов уже и говорить нечего, у них стремление к чистоте доходило до какой-то мании»<sup>154</sup>. Современник С. И. Турбин, проехавший по тракту, отмечал, что «коренные» сибиряки, жившие более зажиточно и «обиходно», регулярно мыли или скоблили не только полы и лавки, но даже деревянные стены и крыльца<sup>155</sup>. Довольно большие, построенные на городской манер дома имелись в притрактовых селах Ишимского округа<sup>156</sup>.

Конечно, все вышесказанное относится к концу XIX в. В XVIII в., при заселении тракта и еще в начале XIX в. картина была несколько иной. Тогда крестьяне очень много сил тратили на первоначальное обзаведение хозяйством. Хотя у старожилов избы содержались в хорошем состоянии, и в первой четверти XIX в. А. П. Беляев, сосланный в 1827 г., так описывал жилище на тракте у Красноярска: «Мы въехали в первую по дороге избу; но избой я неправильно назвал очень хороший дом, где царствовала необыкновенная чистота. Полы, потолки, скамьи из кедрового дерева, все это блестело, и на пол, уронив хлеб, смело можно было его есть. В Сибири два раза в неделю все моется, скоблится, а печи белятся... Словом, довольство и необыкновенная чистота, даже в самых небольших избах, особенно после русских дымных и отвратительных хижин помещичьих крестьян, поражала! Тут-то мы с торжеством говорили: "Вот что значит свобода!"... Здесь, напротив, эта чистота, общая губерниям всей Сибири: Тобольской, Томской, Енисейской, Иркутской, за Байкалом и повсюду»<sup>157</sup>. В. И. Вагин, ехавший по тракту в 1837 г., вспоминал: «...по всему тракту мы останавливались в просторных, светлых и чистых избах. Хозяева видимо были зажиточны. Исключение составляли некоторые места по Барабе, где нас поразили и особенно спертый воздух, и бедность помещений, а во многих местах лучины вместо свеч»<sup>158</sup>.

На состояние жилища оказывало влияние и географическое положение трактовой местности, наличие леса. В степных округах Тобольской и Каинском округе Томской губернии дома были в худшем состоянии, чем, например, в Иркутской губернии. В лесистых местах кровли крылись дранью, а в Барабинской степи дерном, что придавало им вид, «весьма дикий»<sup>159</sup>.

По плану возводились только новые селения, обстраиваемые под надзором местного начальства, а во всех остальных дома располагались в самом причудливом порядке, обычно по берегу реки или озера. В обширных селениях по большой сибирской дороге дома были отлично устроены на городской манер и внутри нередко роскошно убраны. Но рядом с ними стояли бедные постройки, каких было мало во внетрактовых селениях. В Енисейской губернии в селениях старожилов,

расположенных возле дороги, дома были построены по обеим ее сторонам. Нежилые строения в придорожных селениях находились на одной линии с домами или во дворах. Нередко дворы обносились бревенчатыми заборами или частоколами и разделялись на передний и задний. В первом находились амбары, а во втором – хлева<sup>160</sup>. Многие дома в деревнях около Красноярска и вообще по Московской дороге, а также по Минусинскому тракту имели пять – семь окон по фасаду, были обиты и покрыты тесом, с резными карнизами и подоконными сандриками, с большими службами и хлебными амбарами. Строения в три окна были самые обыкновенные, их было больше половины в каждом селении; избы в два и одно окно встречались редко. В местах малолесистых, куда лес доставлялся издалека, гужом, как, например, по дороге от Ачинска до Канска, дома небогатых крестьян покрывались берестой, с накладкой на нее дерна. В этих местах и многие избы были построены из березового леса, а службы – из такого же плетняка. В отличие от Ачинского округа, в Красноярском и Канском только у бедных хозяев избы были без горницы. Печи везде стояли с трубами. В окна вставляли стекло, иногда слюду или пузыри. Слюда с приближением к востоку применялась чаще, а пузырь считался иными теплее стекла. Лучину, которой еще в 1830-е годы освещалась большая часть изб, сменили свечи. В Западной Сибири употребляли для освещения также сало или конопляное масло<sup>161</sup>.

М. В. Красноженова, совершившая в 1927–1928 гг. этнографическую экспедицию в окрестностях Красноярска по старому Сибирскому тракту, в «Семиверстке» – селе, образовавшемся от слияния четырех деревень: Заледеевой, Емельяновой, Арейской и Установой, встречала «дома старинной постройки, когда-то типичные для Сибирского тракта – это довольно высокие домики в 3 окна на две половины с двухскатными крышами и высокими крыльцами»<sup>162</sup>.

В Забайкалье по плану расположены были только селения, устроенные по воле правительства с 1790 г. для водворения ссыльных; во всех прочих селениях дома размещались без всякого порядка. Они были просторными и удобными только у раскольников Верхнеудинского округа и отчасти у других поселян, живших по большой дороге. Однако курных изб нигде не было, везде были печки с трубами. Дома даже для ссыльных были устроены из двух половин, и в каждой помещалось по два человека или по одному семейству<sup>163</sup>.

В Енисейской губернии с 1829 г. строились поселки для ссыльных. 14 селений для ссыльнопоселенцев было выстроено в Канском, 4 – в Минусинском и 2 – в Ачинском округах. Постройка через десять лет была завершена. Селения были спланированы в одну широкую улицу, с площадью посередине. Дома на две семьи каждый в фасаде имели четыре окна, а в середине дома располагалось крыльцо с сенями, разделяющее дом на две равные половины. Однако дома эти были казенные, и некоторые поселенцы выстроили собственные дома.

В Восточной Сибири, начиная с правого берега Енисея, дома были особой постройки. Они ставились торцом на улицу, на подпольях, у высоких крылец, передних и задних, были перила и навесы. Просторные сени делили дом на две половины. С одной стороны, к улице, располагалась «приспешная» изба с полатами – жилище всей семьи, с другой стороны, на возвышении в 3–5 ступеней, – горница, обычно с перегородкой и большой русской печью, предназначалась для гостей. Полы делали дощатые. Печи всегда были с трубами и деревянными заслонками. Зимой избу и горницу натапливали как баню<sup>164</sup>. К заднему крыльцу примыкали крытые, а иногда и некрытые дворы с сенниками. Амбары и погребца располагались на передних дворах, хлевы с сеновалами над ними – на задних. За дворами делали огород, а дома – два или три, стоящие рядом, имели позади огорода «плетняк». Здесь, за гордьюбой, летом паслись телята. Двор, огород и телятник занимали обыкновенно площадь более десятины. Двор огораживался бревенчатым забором и частоколом, редко – жердями. В Нижнеудинском округе селения лежали среди огромных лесов, тянулись узкой полосой, отвоетанной у дремучего леса. Поэтому дома не располагались в каком-либо порядке, а каждый двор выстроен был по прихоти своего хозяина<sup>165</sup>.

А. П. Чехов отмечал, что по «Сибирскому тракту, от Тюмени до Томска, нет ни поселков, ни хуторов, а одни только большие села, отстоящие одно от другого на 20, 25 и даже на 40 верст. В каждом селе церковь, а иногда и две; есть и школы, тоже, кажется, во всех селах. Избы деревянные, часто двухэтажные, крыши тесовые... Часов в 5 утра, после морозной ночи и утомительной езды, я сижу в избе вольного ямщика, в горнице, пью чай. Горница – это светлая, просторная комната, с обстановкой, о какой нашему курскому или московскому мужику можно только мечтать. Чистота удивительная: ни соринки, ни пятнышка. Стены белые, полы непременно деревянные, крашенные или покрытые цветными холщовыми постилками; два стола, стулья, шкаф с посудой, на окнах горшки с цветами. В углу стоит кровать, на ней целая гора из пуховиков и подушек в красных наволочках...»<sup>166</sup>.

Подобным образом оценивают дома в Сибири немцы О. Финш и А. Брэм, путешествовавшие в начале 1880-х годов между Екатеринбургом и Тюменью: «Строения выглядят здесь вообще гораздо уютнее и красивее, чем в России, а станционные дома отличаются, большей частью, примерной чистотой»<sup>167</sup>.

«В притрактовых селениях к приезду столичных чиновников владельцы домов, где останавливались последние, должны были, помимо обычной уборки, пол в избе, сенях и на крыльце "устлать мелкорубленным ельником или мелким зеленым сеном", "выкурить противный запах" лиственничной серой, для чего бросить небольшую ее частицу на загнету печи», – отмечает О. Н. Шелегина<sup>168</sup>.

Исследователь В. А. Зверев после внимательного анализа источников выявил ряд действительных достоинств домашнего санитарного быта большинства русских крестьян-сибиряков: относительно большие размеры домов, хорошее качество срубов, тесовых крыш; отдельно стоящие, не примыкающие к жилью и не стоящие с ними под одной кровлей дворовые постройки и пригоны для скота; наличие при доме погребов, амбаров и стоек; деревянные полы, в том числе и крашенные, достаточно большое количество окон; сравнительная чистота и опрятность жилищ, достигаемые тем, что в них редко содержались животные, регулярно производилась капитальная уборка, полы покрывались половиками, хвоей или посыпались чистым песком; наличие собственных бань примерно в половине дворов и т. д.<sup>169</sup>

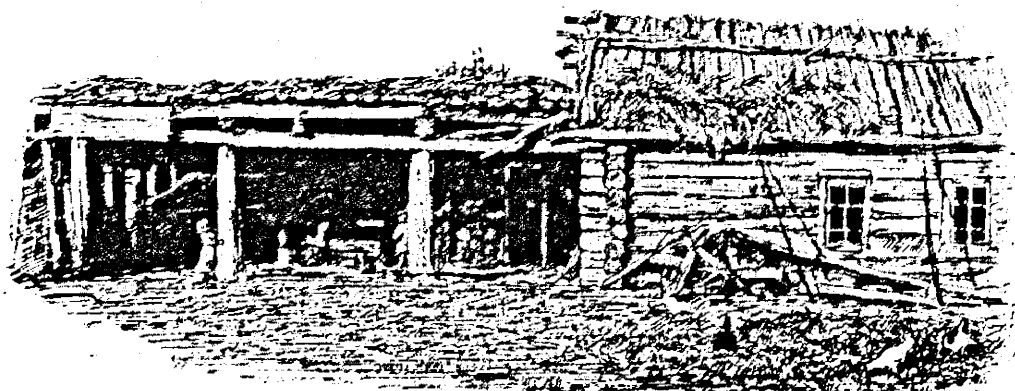


В доме на Сибирском тракте. Рис. Ю. М. Прайса. 1890 г.  
(Земля Иркутская. – 2004. – № 3(26). – С. 6)

Все это, конечно, результат не только санитарно-гигиенической культуры, но и экономических возможностей крестьян. Традиционное отсутствие туалетов в XIX в. было характерно и для трактовых сел. Однако В. А. Зверев более критичен в оценке жилищ, которые несколько идеализируются этнографами. Минимальным нормам соответствовало только жилище зажиточных крестьян, проживавших в шестистенных, или связных и крестовых, или «круглых», а также в двухэтажных домах. Остальные дома 4-стенные (стопы) и 5-стенные не соответствовали санитарным нормам<sup>170</sup>.

«В центре деревни – большие двухэтажные и длинные, вытянувшиеся по улице, одноэтажные дома, – старые, почерневшие от времени и дождей, с лавками внизу, иногда с каменными кладовыми и всегда с громадными крытыми дворами. Везде широкое довольство, сытая беспечность – полная чаша. Чем ближе к краям, тем новее становятся дома, пока не закончатся низенькими избушками в одно-два оконца, даже полуземлянками в концах деревни. Обитатели этих домишек – только что покинувшие этап питомцы его. Вы буквально видите, как год от года прибавляются новые избушки поселенцев, как они шаг за шагом отвоевывают место у тайги. И вот деревня вытянулась на семь верст, и кладбище, еще недавно бывшее за деревней, оказывается уже в центре ея»<sup>171</sup>.

Т. Ю. Назаренко считает, что в притрактовых и пригородных селениях не только раньше вошли в обиход городские моды, интерьеры, строения, но и в них быстрее утвердилась новая модель мировидения. Помимо традиционной избы, по планировке, достаточно устойчивой и не всегда менявшейся, в зависимости от достатка и вкусов конкретной семьи, горницы, в которых проживали круглый год, чаще стали появляться в притрактовых и пригородных селах и именно там принимают характер массового явления. В интерьере горниц становятся наиболее заметными последствия социально-экономических процессов, которые происходили в сибирской деревне. В горнице собирались наиболее престижные вещи, символизировавшие достаток, социальную значимость семьи, она была воплощением сиюминутной ценности. При этом планировка горниц нестандартна: хозяева ориентировались на личный вкус или на моду. Постепенно она начинает восприниматься как главное жилое помещение. «Оторванные от земли, живущие "с бичика" крестьяне уже не столь безоговорочно зависят от природы. Деньги становятся тем гарантом, который обеспечивает выживание семьи даже в случае неурожая. Крестьяне притрактовых сел еще не порвали с традиционной культурой, но уже сделали первые шаги в области урбанистической», – заключает Т. Ю. Назаренко<sup>172</sup>.



Двор бедного сибиряка (Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. – СПб., 1907. – Т. 16. Западная Сибирь. – С. 233)

О. Н. Шелегина пишет, что у русских в Сибири в XVIII – XIX вв. «при покупке дома следили, чтобы старые хозяева оставили стол, икону и заслонку от печи, или же по другой версии стол и стул. Это считалось необходимыми для счастья в доме...»<sup>173</sup>.



Таким образом, на основе накопленного нового материала за последние годы можно сделать выводы о постепенно меняющемся жилище трактовых крестьян в сторону его постоянного улучшения. Учитывались санитарные условия: площадь жилья на одного человека, объем воздуха, освещенность и другие составляющие. При этом на тракте новое внедрялось быстрее в силу большей мобильности жителей. Важным условием был фактор длительности проживания в трактовом селе и зажиточность крестьян.

Достаток притрактовых крестьян отражался и на их рационе. Состав повседневной пищи включал растительные и мясо-молочные продукты, а также «дары природы» и напитки. Корректировку в их соотношение вносили времена года и посты, которые строго соблюдались. Естественно, что состав пищи зависел и от социального положения крестьян. Старожилы и зажиточные крестьяне питались «довольно порядочно», обильно и сытно, «как дай бог чиновнику средней руки в Петербурге»<sup>174</sup>.

В 1827 г. А. П. Беляев на Московско-Сибирском тракте под Красноярском встретил такое угощение в доме старожила: «...этих кушаний, похлебок, говядины, каши, жареной дичи, пирожных колечек с вареньем оказалось до шести блюд... Не знаю как теперь, но тогда Сибирь была житницей, в которой, по выражению некоторых крестьян, они по 20-ти лет не видели дна у своих сусеков»<sup>175</sup>.

В растительном рационе преобладал зерновой: хлеб употребляли ржаной (с горячими блюдами) и пшеничный (с чаем и молоком). Выпекали в Сибири также ячменный хлеб и гречневые лепешки. В целом же в крестьянских хозяйствах «был в ходу больше пшеничный хлеб». Повсеместно пекли пироги, шаньги, блины, оладьи, калачи<sup>176</sup>. П. А. Кропоткин заметил, что в Сибири много ели кислого, в том числе выпекали кислый хлеб<sup>177</sup>.



Село Убинское Каинского округа (Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. – СПб., 1907. – Т. 16. Западная Сибирь. – С. 455)

Почти повсеместное занятие огородничеством значительно дополняло растительный рацион русских крестьян.

«Особенной» пищей сибиряков были пельмени. Их готовили зимой, потому что летом они тотчас «засолодеют». Зимой для сохранности их выносили на мороз. Делали по несколько мешков и хранили в деревянных коробах<sup>178</sup>.

Во время разъездов трудностей с едой не возникало. «На почтовых станциях съестного было мало и цены на него не уступали столичным, поэтому расчетливые люди припасы везли с собой. У настоящего сибирского ездока зимой были приготовлены в дорогу тысячи полторы замороженных пельменей да мороженые щи в виде льдины, от которой на станции откалывали кусок. Варка



пельменей и разогревание щей занимало не более четверти часа. Если путешественник останавливался не на казенном почтовом дворе, а в доме крестьянина-ямщика, то он мог рассчитывать на тарелку хозяйских щей с говядиной или ухи, пирог или поросенка, яичницу, кашу с маслом, — и все это за двугривенный»<sup>179</sup>.

Во второй половине XIX в. фрукты в Сибири были редкостью, их могли пробовать только очень богатые люди — купцы или чиновники. П. А. Кропоткин записал в своем дневнике: «Бедная Сибирь совершенно лишена фруктов. "Здесь все фрукты — кедровые шишки да репа", — говорил ямщик. Дыни и арбузы есть грунтовые, а яблок не родится, как ни пытались разводить, — ни вишни, ни сливы, конечно, нет»<sup>180</sup>.

Свежая и соленая рыба в постные праздники заменяла мясо. Из нее варили «щербу» (уху), жарили, делали «тельное» (рыба без костей рубленая, перемешанная с мукой и жаренная на масле), пельмени и пироги.

Путешественников на тракте могли угостить ухой «из живых иртышских стерлядей, которые плавали в затопленной барже», их тут же сачками вылавливали<sup>181</sup>. Н. М. Ядринцев зимой при переезде через Байкал останавливался в небольшой хижине, устроенной на льду для обозных ямщиков, и угощался завтраком из байкальской рыбы, приготовленной караульщиком в оригинальной обстановке<sup>182</sup>.

Еда крестьян была сытной, однообразной и простой. Постоянное меню зажиточной части населения выглядело примерно так: хлеб, щи с капустой и крупой, щи мясные, уха, каша гороховая, картофельная или крупяная, яичница, молоко или творог со сметаной, мясо жареное или «студень», рыба и овощи (свежие и соленые), квас и чай с различными «прикусками».

Трезвость считалась «первейшей добродетелью» у обозных ямщиков, отмечал И. И. Завалишин<sup>183</sup>. Хотя С. С. Шашков в фельетоне за 1865 г. писал по поводу трезвости в Сибири: «От Урала до границ Китая видел тебя, о родина, и удивлялся несметному количеству твоих кабаков, которых в тебе так много, как звезд на небе. Я видел большие деревни, имеющие кабаков 30—40—50. Я видел маленькие починки, дома в три, между которыми красуется кабак. Даже посреди Байкала, на льду, каждую зиму строится кабак»<sup>184</sup>.

Цены на продукты питания в Сибири по сравнению с Европейской Россией были невысокими — это отмечали все современники. За 10 коп. в 1862 г. на постоялом дворе можно было поесть щей, лапши, капусты с огурцами и еще «кой-чего».

Хозяева постоялых дворов к осеннему и зимнему времени — периоду наиболее интенсивного движения обозов на трактах — готовились усиленно, до «осеннего» заговенья истряпывая по несколько десятков пудов муки на каждом дворе. Стряпали маленькие булочки, выносили их на мороз в амбары, а потом их стоило только разогреть — и «как сейчас испечены». Заранее варили сусло, из которого делали пиво и квас: «ведер по десяти пива и по двадцати квасу». Арбузов солили в районе южной части Енисейской губернии «ведер по тридцати». Моркови заготавливали на двор «мешка по три». Мяса уходило много. В 1927 г. Лепестухин Иван (68 лет) из д. Елистратовой вспоминал, что у них было 23 головы скота, из них 9 дойных коров. «Масла своего хотя и много было, а не хватало для обозных ямщиков. Овец штук по 40 из стада брали, свиней штук 12 убивали, куриц, гусей, поросят — 50 штук кололи и замораживали».

В «свалку», т. е. в период наиболее активного хода обозов, на постоялом дворе забивали не менее трех коров «пудов по восемь», хлеба своего снимали по 25 тыс. снопов, т. е. получали 5 тыс. пудов муки (из 100 снопов — 25 пудов муки), и всего этого еле-еле хватало до Рождества, а потом жили на покупных продуктах<sup>185</sup>.

Во время «одношовки» (так называлась короткая, часа на полтора-два, остановка обоза) обед для ямщиков готовить времени не было, поэтому ограничивались так называемым завтраком. Подавали ямщикам чарку вина (стаканчик не более ста граммов), потом холодную закуску («окрошку» — холодное накрошенное мясо или мясной студень), соленые овощи. Завершался

«завтрак» чаем с сахаром (каждому полагалось по большому куску) и с калачами либо разогретыми с мороза пирогами с начинкой. На столе всегда стояли «полупудовые ковриги ржаного хлеба, горообразные "папушники", то есть пшеничные хлебы, деревянные солонки, в которые всыпается зараз по пять фунтов соли. Ложки, вилки, ножи ямщики не применяют. Это для них лишняя трата времени, притом о "порциях" они отродясь не слыхивали; им подается все крошеное и ешь, сколько душа желает (!), жбаны с густым квасом».

Если же остановка была более продолжительной, с ночевкой, то по приходе обоза во двор хозяйки накрывали стол, готовили холодную и горячую еду. Ямщики, вымыв руки, садились за стол, и «старшой (так ямщики называли своего артельщика, обыкновенно следующего во главе обоза) кричал ухмыляясь: "Стряпки! Что есть в печи, все на стол мечи!" Эта стереотипная острота неизменно повторяется на каждом постоялом дворе при начале еды. Стряпки (их обыкновенно не одна, а несколько, ибо нет человеческой возможности справиться одной с такими обедами) несут тогда профессионально огромные лакированные деревянные чашки шей, как выражаются ямщики, "с кнута", то есть с огня, с пылу»<sup>186</sup>.

Обед состоял из мясных шей, причем первая порция их давалась без мяса, повторная подавалась с мясом, нарезанным кусочками отдельно на тарелке или во шах. «Ямщики держатся при сем вот какого правила: едят "до отвалу", именно, до тех пор, пока брюхо само уже откажется от шей». Вторым блюдом была каша из крупы с маслом или картофельная, так называемая «драчена», хорошо запеченная и тоже с маслом. В меню, как правило, входили пироги («пряженики») с ливером, мясом, морковью или капустой. Они жарились на масле и подавались на сковородке с «кутером», т. е. с верхом. На третье – чай, молоко к нему, калачи или оладьи, иногда блины. Такой рацион и режим питания ямщиков был принят на огромном протяжении в 3,5 тыс. верст, начиная от Тобольской губернии и до Забайкальской и Якутской областей.

У обозных ямщиков по поводу хорошего питания у дворников бытовала поговорка: «Нахвалили добры люди, что в ямщине хорошо. По хозяйскому случаю подают вино и чаю». Ее рассказал в 1927–1928 гг. Николай Фёдорович Близнаевский, 66-летний житель с. Малый Кемчуг, сам бывший дворник, ходивший с обозами в дорогу<sup>187</sup>.

На постоянных дворах пища была традиционно сытной и корректировалась лишь местными климатическими условиями, временами года и географическим положением трактовых деревень. Например, ближе к Байкалу подавали соленого омуля, в Барабе – вяленую рыбу и т. д. Крестьяне-ямщики из Прибайкалья брали с собой в дорогу значительные запасы омуля. Купцы, путешественники, отправившиеся в дорогу на казенных почтовых лошадях, часто вынуждены были ждать лошадей на станциях, где их запрягали в порядке очереди. Они предусмотрительно запасались едой в дорогу, закупаая продукты в городах или больших селах. Зимой чаще всего везли замороженные пельмени и бульон для шей – плитками. На станциях все это варили и разогревали. Молока, молочных продуктов, яиц на всех станциях всегда было вволю<sup>188</sup>. В. С. Кропоткина вспоминала: «Мы ехали день и ночь, останавливались на станциях для перепряжки лошадей и наскоро обедали и пили чай раза 3 в день. Обед наш состоял из шей, которые мы везли с собою из Иркутска в мешках в виде замороженных кругов и в поджаренных на масле пельменях, которые везли также замороженными, а к чаю разогревали замороженные пирожки с мясом и капустою»<sup>189</sup>. А. П. Чехов, проезжавший по тракту весной, писал: «К чаю мне подают блинов из пшеничной муки, пирогов с творогом и яйцами, оладий, сдобных калачей... Хлеб везде по сибирскому тракту пекут вкуснейший; пекут его ежедневно и в большом количестве»<sup>190</sup>.

Таким образом, рацион и режим питания притрактовых жителей зависел от их хозяйственных занятий, социальной и профессиональной принадлежности, но вместе с тем оставался традиционным в повседневной жизни. Н. М. Ядринцев считал, что «чрезмерное увлечение» сибиряков пищей «создало преобладание животного-питательных наслаждений вместе с тяжеловатостью и медленностью психических отправления»<sup>191</sup>. В. А. Зверев полагал, что в отношении питания крестьян в целом по

Сибири ситуацию не следует идеализировать. Во-первых, в обширных местностях Сибири довольно часто случались неурожаи, массовые падежи скота, и тогда значительная часть сельского населения просто недоедала. Во-вторых, надо учитывать социальную дифференциацию. Если пища богатых и зажиточных была временами чересчур обильной, то беднота большую часть года питалась впроголодь, использовала пищевые суррогаты. В-третьих, в течение года количество и качество пищи распределялось очень неравномерно. Наилучшим временем были осень и зима; лето же для многих было голодное<sup>192</sup>. Соглашаясь с такой общей оценкой, мы считаем, что Московско-Сибирский тракт несколько сглаживал такие случаи напряженности в питании крестьян тем, что по нему была отлажена переброска товаров, в том числе и пищевых, а поскольку доходы притрактовых жителей все-таки выше, чем у населения других районов, то и ситуация с питанием трактовых сибиряков была менее напряженной. Благодаря трактовым занятиям заработка его жителей были более стабильными. Кроме этого, на тракте практически во всех селах имелись хлебозапасные магазины (хранилища) на случай неурожая.

Другой была ситуация на отдаленных трактах. Например, на бывших Демьянском и Самаровском ямах по берегам Иртыша и Оби, в местах где снятого хлеба жителям недоставало, пшеницу не сеяли, а муку из нее покупали у барочников по высокой цене, рацион питания был совершенно другим. Как отмечал А. Павлов: «...пища жителей в этих местах не разнообразна и не обильна. Во все время года главные предметы стола местного крестьянина составляют ячменный хлеб и ячменные щи. Хлеб печется по большей части в виде лепешек, а щи приготавливаются так: ячменные зерна варятся в воде и подбиваются в постные дни мукой, а в молочные – сметаной. Картофельная или репная каша служит вторым блюдом. Зимой едят мелкую рыбу; иногда заячье мясо. Зайцев называют "польскими барашками"... Зайца варят без всяких приправ, кроме, разумеется, соли... В осеннее время к столу прибавляется лакомство: пареная капуста. Она может родиться, но сеют ее мало, по несколько вилок. Снявши с корня, капусту кладут в корчагу и парят, а потом съедают всей семьей зараз... Обилием дичи жители пользуются умеренно по дороговизне пороха. Дичь ловят пленками и только для собственного употребления»<sup>193</sup>. Данный пример еще раз подтверждает мысль о влиянии на рацион питания слабо развитой транспортной сети, климатических условий, зажиточности жителей. Открытие мировых запасов нефти и газа, придание статуса столицы округа г. Ханты-Мансийску (район бывшего Самаровского яма) в конце XX – начале XXI вв., получение значительных отчислений от природной ренты, позволило улучшить всю инфраструктуру жизнеобеспечения жителям нижней Оби, в том числе и рациона питания.

## **§ 5. ТРАДИЦИИ В ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО МОСКОВСКО-СИБИРСКОМУ ТРАКТУ**

Традиции в организации езды на лошадях в Сибири в XIX в. сформировались под влиянием огромных расстояний, которые приходилось преодолевать путникам; определенного образа жизни, сложившегося у притрактового населения; конкуренции среди ямщиков за право возить проезжающих. При описании данного вида деятельности мы опирались в основном на воспоминания путешественников, чиновников, корреспондентов периодических изданий того времени. При характеристике езды по сибирским дорогам, и главным образом по Московско-Сибирскому тракту, авторы воспоминаний как бы открывают нам страницу жизни притрактового населения, особенно ямщиков. Их бытовые зарисовки отмечали некоторые черты, отличавшие сибирских ямщиков от российских и от населения, удаленного от трактовых пунктов. В некоторых работах эта картина предстает в несколько идеализированном, приукрашенном виде.

Ямщики всегда старались подчеркнуть свое отличие от внутрактовых крестьян, гордясь своим видом промысла. С. Турбин описал один интересный разговор с ямщиком: «Со второй от Омска

станции Юрьевой почтовая дорога недавно переложена, чем сокращено около 25 верст и три станции заменены одною. – Вишь, чего понаделали! Опять и куликовских, и таволжанских, и локтинских, всех порешили. – Зато ближе. – Важное дело ближе, а кобырлинским (новооткрытая станция Кобырлинская) в жисть ямщиками не бывать; как были мужичье, так и останутся!»<sup>194</sup>. Такое пренебрежительное отношение к жителям новооткрытой станции было вызвано скорее всего опытом, накопившимся у ямщиков в отправлении гоньбы.

Все современники отмечали чрезвычайную по тем временам скорость сибирской езды. Писатель И. А. Кушевский так описывает поездку в тарантасе из Томска: « – Ну! С богом! Трогай! – Ау-удд-а-о-о-о! Колокольцы звякнули, зашлись в вой, и мы понеслись! В России любят ездить шибко; в Сибири любят ездить сломя голову; ко всему тому малорослые сибирские лошади, круглые, сытые и проворные, далеко превосходят разбитых кляч на русских почтовых станциях. У меня просто дух захватило от грохота и быстроты, с которыми мы скакали по довольно плохому шоссе, проведенному из города до перевоза»<sup>195</sup>. Ему вторит американец Дж. Кеннан: «Наш ямщик внезапно подтянул грязные возжи, уселся поудобнее, взмахнул кнутовищем с длинной веревкой, сильно ударил по лошадям и неестественно пронзительным голосом крикнул: "Эх-я-а-а!" Четверка сразу перешла в такой стремительный галоп, что у меня захватило дыхание. Тарантас попадал в глубокую яму, чтоб затем сейчас же с такой силой взлетать кверху, что меня высоко подбрасывало. Не нужно было дальнейших доказательств, что до деревни недалеко. Сибирские лошади всегда за несколько верст до своего конечного пункта показывают, на что они способны. Напрасно я взывал к ямщику: "Стой, потише!"... Лошади, прижав уши, неслись так, как будто спасались от пожара прерий... Перед воротами дома одного из своих приятелей ямщик осадил облитых потом, тяжело дышавших лошадей и громко крикнул: "Давай лошадей!"»<sup>196</sup>.



Тройка нарымской породы Рис. М. Колосова. 1871 г. ТОКМ

Вообще, звать или «кричать» лошадей по-сибирски называлось «реветь». И. Мевес, ехавший в Сибирь в мае 1858 г., так описал это: «Ревел коней? Прогремел наш дружок, равняясь с парнем, стоящим у ворот станка. Ревел – лениво ответил ему парень; и действительно, вслед за этим показались из ворот кони...»<sup>197</sup>. Генерал-губернатор Восточной Сибири в послании енисейскому гражданскому губернатору называл манеру сибирских ямщиков разгонять лошадей «дурной»<sup>198</sup>.

Слава о быстрой езде сибирских дружков обошла всю Россию и «вошла даже в азбучные картинки под названием сибирский ездок», – отмечал С. Максимов<sup>199</sup>. Он так описывает езду «на дружках»: «У ямщика неисправимое поползновение ехать вскачь и что называется и в хвост и в гриву. На сколько хватит у лошадей и духу и силы... Большая часть лошадей – бешеные, какие-то угорелые, непослушные. Мне всегда почти случалось садиться у крыльца в сани в то время, когда ворота на улицу были заперты, и тройку, сильно хрипевшую и рывшую ногами снег, держали двое-трое под уздцы. Ямщик бросался в кошевую наскоро, иногда опрокидывался вверх ногами, оправлялся, обматывался возжами. Отпирались ворота, сподручники отскакивали в сторону, тройка бешено вырывалась на улицу... Поддороги потом лошади мчали нас вскачь, редко по главному полотну дороги, большею частью по степным кочкам и рытвинам, и только с половины пути, усталые и измученные от собственной безрассудной рьяности, начинали вступать в права настоящих развезжих лошадей с крупной и быстрой рысью. – Отчего ваши лошади такие шалые, – спрашивал я барабинских ямщиков. – Оттого, что степные. Все они у нас лето в степи гуляют на вольной воле, где хотят, оттого и сердитые такие. – Где же вы их покупаете? – У киргиз покупаем, рублей 50 серебром за самую уж лучшую платим. – Однако, если лошади ваши бешеные, то и езда с вами на охотника. – Да вот на такого, как и ты же. – Я другой раз с вами не поеду. – Поедешь, брат, не рассказывай. Эдак-то вот толковал красноярский купец в прошлом году, когда ему Фомка в овраге шею сломал, а ночью вот опять пробежал в Россею на наших лошадях. Кому дело к спеху – такие завсегда с нами: почтовые ездят хуже, а степь-то наша вишь она скучная какая!»<sup>200</sup>.

Езда была небезопасной даже для важных особ. Так, 8 мая 1819 г. в Забайкалье на перегоне от ст. Поперечная до Погроминских Вод ехавшую в коляске жену иркутского губернатора Н. Н. Трескина понесли взбесившиеся лошади. Одна из них пала, кучер был сбит, казак оставил свое место, а сидевший с губернаторшей спутник Е. А. Кузнецов (откупщик) выбросился из коляски, оставив ее одну. Лошади дали себе волю, и коляска перевернулась. Губернаторша погибла, ударившись виском о древесный сук<sup>201</sup>. По мнению М. М. Сперанского, «Причиной было худо поставленное дышло, которое сбило лошадей и опрокинуло коляску»<sup>202</sup>.

Все авторы на протяжении XIX в. отмечали скорость сибирской езды. «Вас мчат в полном смысле слова от станка на станок, дружок к своему дружку», – писал корреспондент «Северной пчелы» в 1845 г.<sup>203</sup> «Лошади с места рвутся как бешеные, каждую держат под уздцы, пока проезжающий садится, и первый порыв их есть порыв бурного вихря», – вспоминал енисейский губернатор Степанов<sup>204</sup>. «Сибирский ямщик, не имея понятия о времени, обязанностью считает везти сколько можно скорее, – писали "Санкт-петербургские ведомости", – его останавливают только подъем на горы или спуски с гор. Сибирские лошади так приучены, что сами как бы знают, где ехать скоро, а где тихо. Кто проезжал по Сибири, тот знает, что часто нужно не торопить, а удерживать ямщика»<sup>205</sup>. Далее современник отмечает, что ямщик никогда не решится ехать медленно через селение, где его знают, так как это унизило бы его в глазах знакомых<sup>206</sup>. Проезжавший по Сибири в 1865 г. Н. Ушаков писал, что в Сибири «по старинному обычаю, неизвестно каким чудом уцелевшему на этом (Московско-Сибирском. – О. К.) тракте, ямщик при веселом гике на лошадей "на-мах" поднимает вашу повозку в гору»<sup>207</sup>. Этот факт подтверждает И. И. Попов: «Мы с гиком поднимались на горы, шагом, тормозя возок, осторожно спускались с гор, причем коренник, сдерживая возок, нередко садился на обе задние ноги»<sup>208</sup>.

Проезжавших возили обычно на тройках. Коренную лошадь называли «бычком»<sup>209</sup>. Скорость езды в Сибири зависела главным образом от времени года, погодных условий. Так, до открытия золотых промыслов на вольных лошадях проезжали в сутки летом от 200 до 250 верст, а зимой – от 300 до 350 верст. Купец или приказчик, проводивший большую часть года в разъездах, мог проезжать в четыре зимних месяца от 36 до 42 тыс. верст<sup>210</sup>. Но с активизацией транспортного движения по Московско-Сибирскому тракту скорость несколько понизилась, так как возрос спрос на лошадей, они стали больше уставать, да и обозы, непрерывно шедшие по тракту, мешали ямщикам. Корреспондент

«Енисейских губернских ведомостей» А. Шепетковский писал: «Зимою по Сибирскому почтовому тракту нет проезда от обозов. В прежнее время, слышав колокольцы, передовой останавливался и давал возможность проехать почтовому экипажу, теперь обозные не хотят знать почтовых, ямщики жалуются, что от обозных нет проезда ни с почтой, ни с эстафетой... Перед ярмарками дороги бывают покрыты обозами, почтовый ящик сипнет от крика, чтобы дали проехать, а пользы нет, надо или останавливаться, или до станции ехать шагом. Растянувшись верст на пять, большой обоз идет ряда в два, без всякого порядка, задевая и ломая экипажи»<sup>211</sup>.

На скорость передвижения влияли и топографические условия. Например, чтобы двигаться по так называемому купеческому тракту, проведенному кяхтинцами для того, чтобы сократить на 120 верст путь для перевозки чаев сравнительно с почтовым трактом на Верхнеудинск, приходилось в Мысовой тройку лошадей запрягать цугом: одна впереди, две позади. И. И. Попов вспоминал: «При въезде в ущелье Хамар-Дабана, – справа бурлила р. Мысовая, а за ней высились хребты и скалы, кошева бежала по узкой протоптанной дороге, на которой трудно было разъехаться двум повозкам... Навстречу нам шли длинные обозы с чаями в несколько десятков саней. Лошади шарахались в сторону, вязли по брюхо в снегу; сани с чаями опрокидывались; шум, гам, ругань... Встречный обоз не беда: с грехом пополам разъедемся; но истинное мучение – обгонять обоз. Обоз должен остановиться, сани и лошади жмутся к одной стороне, а мы вязнем в снегу, заседаем в сугробы и с трудом объезжаем обоз. При этом опять шум, гам... Возчики, преимущественно буряты, выражают свои чувства в шумливых формах»<sup>212</sup>.

Но и эти причины не могли сдерживать сибирских ямщиков, и во второй половине XIX в. скорость езды бывала довольно высокой – 15–18 верст в час зимою, конечно, с учетом рельефа местности. Хотя по всем правилам езда на почтовых лошадях должна была быть 10–12 верст в час. В Барабинской степи скорость передвижения была выше, а в Восточной Сибири, где рельеф местности был сложнее, скорость немного падала. Сравнивая с Европейской Россией и Западной Европой езду в Сибири, «Санкт-петербургские ведомости» отмечали, что в «разных местах нашего отечества, при одинаковом даже состоянии дорог, скорость езды зависит как бы от величины проезжаемых пространств. Проехавший тысячу верст в шесть или семь дней по Европейской России думает, что ехал чрезвычайно скоро; в Западной Европе, чтобы проехать такое расстояние, нужно не менее 10 или 15 дней, а в Сибири то же расстояние легко проезжают в четыре и даже в три дня»<sup>213</sup>. Эта информация не голословна. В. Зомбарт, рассказывая о путешествиях по Германии в начале XIX в., отмечал причины невыносимой медленности почтовой кареты не только обязательной переменной шага на медленный в городах и деревнях и сохранявшейся подобной скорости на столбовых дорогах, но и наличием непроезжих дорог той эпохи и затрат большого времени на возню с таможенными и заставными пошлинами. Рысью, даже умеренной, ехали редко, да и то лишь по совершенно ровному шоссе; при малейшем подъеме плелись самым тяжелым шагом<sup>214</sup>.

П. А. Кропоткин в своем дневнике сделал следующую «маленькую заметку»: «Как привыкли сибирские барышни к дорогам, им ни по чем проездиться из Томска в Омск потанцевать, пожить несколько дней; они все удивляются: "Как вы тихо ехали" (это по 185 верст в сутки!), – одним словом, дорожные барышни»<sup>215</sup>.

Почта приходила из Петербурга в Иркутск в 31 день, в среднем делая по 285 верст в сутки<sup>216</sup>. М. И. Венюков, отмечая огромность сибирских расстояний, считал, что передача распоряжений по почте была медленной, потому что почта делала 200 верст в сутки, а курьеры – 300<sup>217</sup>. Купцы, отправляясь по срочным делам и пользуясь вольными ямщиками, покрывали за сутки еще большие расстояния, так как скорость у вольных троек была выше. Рекорд скоростной езды, сохранившийся в памяти современников, показал иркутский казачий офицер Чеусов. Он зимой 1809 г. из Петербурга в Иркутск проехал за 17 дней. От Петербурга до Иркутска тогда считалось 6016 верст. Общая скорость в сутки была 354 версты. Тогда почта получалась в 45, позднее в 43 дня<sup>218</sup>. Вообще по правилам, установленным разными указами и Почтовым департаментом, «едуших по казенной и частной

надобности следовало возить: в летнее и зимнее время, по обыкновенной дороге (не шоссе. – О. К.) не менее 10, а в осеннее и весеннее время по 8 верст в час. Фельдъегерей же и едущих на курьерских столь поспешно, сколько это возможно»<sup>219</sup>. Судя по всем источникам, вольные (частные) ямщики возили всех проезжавших именно «сколь возможно поспешно». При этом стимулом для них была перспектива получить за быструю езду «на водку». При организации почтовых станций и ямской гоньбы во второй половине XVIII в. в Восточной Сибири киренский земский исправник в наставлении мирским избам, направленном 31 октября 1784 г. о правилах ямской гоньбы, сообщал, что почту, курьеров и нарочных подлежало «весть с возможною скоростию, безостановочно, в самом лучшем беге лошадей, без огурничества и упрямества»; чиновных господ «весть с прямой рысью конскою, без скаку и излишней натуги лошадям», по 8 верст в час при доброй дороге; прочих проезжих возить со скоростью 5–6 вест в час, «без крайней натужности, ибо таковым в сутки довольно полагается на угон до 120 верст»<sup>220</sup>. Фактически приводимый В. Н. Шерстобоевым документ, указывает на скорость передвижения пассажиров во второй половине XVIII в., которая уступала скорости движения в XIX в. в два-два с половиной раза.

Традиции скоростной езды закладывались еще в XVIII в. Так, 15 января 1791 г. японец Кодаю вместе с Кириллом Лаксманом и еще пятью спутниками выехал из Иркутска в Петербург. Ехали на санях, запряженных восьмеркой лошадей, а на трудных участках впрягали до двадцати лошадей. Мчались днем и ночью. Надо было проехать более шести тысяч верст. Непривычный к столь быстрой езде, Кодаю чувствовал себя довольно плохо, пока не освоился. Через тридцать шесть дней после отправления из Иркутска, 19 февраля, прибыли в Петербург<sup>221</sup>. 26 ноября 1791 г. Кодаю отправился обратно с пятью спутниками. Разместились в двух санях из пяти (трое были нагружены вещами). На десять дней остановились в Москве. Затем, проехав Нижний Новгород и Казань, прибыли в Екатеринбург, перевалили за Урал и двинулись по сибирскому тракту на восток. В пути встретили Новый год и наконец 23 января 1792 г., поздно вечером, прибыли в Иркутск<sup>222</sup>.

Ф. Ф. Вигель, путешествовавший в Сибири в начале XIX в., отмечал, что «сибирскую зимнюю езду только с железнодорожною можно сравнить: пока запрягают, что делается очень скоро, сильный ямщик стоит перед тройкой, но лишь только другой сел на облучок, он с необыкновенным проворством отскакивает прочь. Тогда борзые со станции на станцию мчатся, не останавливаясь ни на минуту, не переводя духу, по горам и оврагам. Даже меня, любителя скорой езды, такая, вихрю подобная скачка, сначала изумила; но я скоро привык... Чтобы дать понятие о шибкой езде в Сибири, скажу, что, выехав седьмого числа в самый полдень из Иркутска и сделав тысячу верст без малого, в трое суток прибыл я в Красноярск»<sup>223</sup>. М. М. Сперанский в письме к дочери из Тобольска отметил: «Мы теперь говорим о тысяче верстах как о прогулке. На днях генерал, командующий в Омской крепости, приезжал ко мне со всем своим штатом за 600 верст с визитою: отобедал, переночевал, уехал»<sup>224</sup>. Скорость эта была связана с большим опытом, накопленным ямщиками за время занятия этим промыслом. У них выработались определенный тип управления лошадьми, манера держать себя. Корреспондент «Сибирского вестника» писал, что между ямщиками на трактовой дороге и проселочной была разница. «Трактовый ямщик – это человек, можно сказать, выросший на передке. Родная стихия его – это езда. Вся главная забота сосредоточена на лошадях. Он нянчится с ними... изучает их нравы, приметы и по ним различает хороших и плохих лошадей, на практике испытывает разные способы лечения их болезней. Старается узнать от дедов-ямщиков полезные сведения; и нередко знает родословную не только своих лошадей, но и лошадей других ямщиков. Вообще трактовый ямщик и его лошади – друзья очень большие. Чем гордится трактовый ямщик? Лихими лошадьми. Какую славу стремится он получить? Славу, что отлично возит проезжающих и умеет молодецки управлять лошадьми... На передок садится он не как-нибудь, а с некоторой претензией на эффект... При зимней езде ямщик не садится на передок, а становится на колена или даже на ноги и таким образом управляет тройкой... Вожжи он никогда не отпустит слабо. Если ударит лошадь возжей, то ударит не вяло, а быстро, сильно. Гаркнет громко, весело. Кнутом

взмахнет живо и даже несколько игриво ударит им лошадей. По селению редко провезет вас трактовый извозчик рысью, его привычка – прокатить красиво, быстро, ухарски. Под гору у него лошади идут сначала тихо, осторожно, затем переходят на рысь и, наконец, мчатся во весь мах, чтобы скоро подняться на противоположную возвышенность... Много есть рассказов об ухарстве и проворстве ямщиков во время езды. Вообще трактовый ямщик – знаток своего дела»<sup>225</sup>.

Корреспондент «Варшавского дневника» считал ямщиков сибирской достопримечательностью: «Здесь песни слышатся реже, а ямщики, вместо слоухотлнвых бесед с лошадьми, отделяются однозвучным "и-и-и", а в Забайкалье "го-до-до-доу!"». Тот же автор отмечал, что сибирский ямщик, за немногими исключениями, «терпелив, проворен и честен... В общем итоге те скромные денежные поправки "на водку", которые ямщик получает от седока, плохо вознаграждают за многочисленные придирки, которые он испытывает, когда дорога приводит седока в раздражительное состояние. До сих пор не совсем вывелась даже кулачная расправа, которая, впрочем, не всегда даром сходит. Так, рассказывают, что не слишком давно один храбрый офицер с самого выезда со станции стал бить ямщика. До полдороги ямщик терпел молча, наконец, слез с козел со словами: "Ну, барин, долго ты меня ковал. Теперь я тебя", – и, вскочив в тарантас, обработал его благородие так основательно, что знаки на лице, говорят, оставались долго»<sup>226</sup>.

А вот о проселочном ямщике корреспондент «Сибирского вестника» писал, что его мало интересовало, как везли его лошади, только бы не стояли: «Опустивши вожжи чуть не до земли, он понукает лошадей чмоканьем губ или, ударив вожжами, крикнет: "Ну-ну, Христос с вами!", "Ну, божия скотина!" Бич редко у него увидите, а если и постегивает он лошадь, чаще всего кнутом или вожжами. Все движения у него вялые, в нем нет той энергии, которую почти всегда встретите у трактового ямщика»<sup>227</sup>. На то, чтобы во время обывательской гоньбы скорость не была высокой, обратил внимание в 1819 г. М. М. Сперанский. В установленных им правилах указывалось: «...чтобы никто на обывательских подводах не ездил более положенного времени от 6 до 7 верст в час, а тем более понуждал к скорой скачке»<sup>228</sup>. Трактовый ямщик всегда поскорее старается вернуться домой, чтобы взять еще экипаж. Возвращается он легкой рысью, которую в Сибири называли «хлынью». Во время такой езды лошади у ямщика отдыхали<sup>229</sup>. Сибирский ямщик относился к своему занятию так, что это обращало на себя внимание современников. «В Сибири не тот "ямщик лихой", которого мы знаем у себя (в Европейской России. – О. К.), с его песнями и разгульными жестами, – писал П. Небольсин. – Сибирский ямщик больше смахивает на татарина: он увесисто сидит на козлах и только для вида, кажется, держит в руках вожжи. Лошади несутся сами вперед, и он только по временам подогревает их рвение легкою острасткою кнута. Перерывчатые крики: "Гай!.. Шевель, бычок-батушко! Ноу!.. Э, будь ты проклята!.. А, чтоб те язвило!.. У, что б те пятнало!.. Вяха така!"... – вот и все, что от него услышите. Он песен не поет – они или неизвестны, или недоступны ему для его серьезного расположения»<sup>230</sup>.

Необходимо указать, что скорость езды серьезно зависела от времени года, климатических условий, состояния дорог. А. П. Чехов, ехавший по Сибири в период распутицы, не мог отметить тех свойств сибирской езды, о которых он много читал накануне путешествия<sup>231</sup>. Авторы, писавшие о высокой скорости движения в Сибири, имели в виду осенне-зимнее время и летнее, когда после распутицы устанавливались хорошие дороги. Например, П. А. Кропоткин в дневнике отмечал «убийственность дорог» от Тюмени к Ишиму в августе 1862 г., а от Каинска «дороги прекрасны, и мы летим по 200 верст в сутки»<sup>232</sup>. Он же уточнял, что зимой «сани несутся по накатанной дороге... Путешествуя как курьер, то есть с быстрыми перепряжками и с остановками лишь раз в сутки, на один час для обеда, я через девятнадцать дней после выезда из Петербурга был уже в Иркутске. В сутки я проезжал средним числом триста верст, а тысячу верст от Красноярска до Иркутска сделал в семьдесят часов...»<sup>233</sup>. Для примера приведем два мнения о состоянии Барабинской дороги в разное время. М. М. Сперанский записывает в дневнике: «Нет в свете глаже дорог, как на Барабе, нет резвее лошадей, нет неумолимее кнута тамошних извозчиков...»<sup>234</sup>.



Однако его современник Репинский заметил: «В летнее сухое время так; но нет и грязнее их (дорог) в осеннюю дождливую погоду, чего Сперанский не испытал, а я испытал, возвращаясь из Томска в 1820 г. прямо в Тобольск... Карета наша... взяла совершенно по ступицы и счастливы мы бывали, когда в течение иных суток проплывали до 30 верст»<sup>235</sup>.

На «сдружках» ехали еще быстрее. Л. Ф. Пантелеев вспоминал, что он делал по двести восемьдесят верст в сутки, но купцы, направлявшиеся на ярмарку в Ирбит или возвращавшиеся оттуда, доводили скорость проезда до трехсот восьмидесяти верст»<sup>236</sup>. И это все при помощи сибирских лошадей.

Средства транспорта в Сибири для путешественников и пассажиров, использовавших лошадей, были разными. «Заплатив за тарантас рублей 170–200 в Казани, конечно, еще придется потратить рублей 40 на дву- или трехкратный перевоз на пароходе», – отмечал путешественник в 1876 г.<sup>237</sup>

На «вольных почтах» купца Михайлова «летом путешественнику предоставляли тарантас – большой громоздкий четырехколесный экипаж, напоминавший лодку без сидений, с толстым кожаным верхом и занавеской, с помощью которой можно было защититься от дождя. Корпус тарантаса покоился на двух и более крепких жердях, которые соединяли переднюю ось с задней и служили рессорами, смягчающими силу толчков во время езды по ухабистой дороге. Путешественники обыкновенно помещали свой багаж на дно тарантаса, накрывали его соломой, коврами и одеялами и прислонялись к нему спиной, обложившись предварительно большими мягкими подушками. Кучер усаживался с краю, впереди ездоков, и правил четырьмя вожжами тройкой лошадей, запряженных в ряд. На хорошей дороге скорость достигала примерно восьми миль в час»<sup>238</sup>. Ощущения от передвижения на тарантасе этот же автор выразил такими словами: «Часов в шесть вечера мы наконец вылезли из нашего грязного тарантаса... проделав за два дня путешествие в двести четыре мили, переменяв одиннадцать раз лошадей и просидев без сна более сорока часов, в неудобной и скрюченной позе, на чемодане Фроста. Шея и спина мои от непрерывной тряски до того одеревенели, что я не смог бы поклониться даже самодержцу всея Руси, и я был так изнурен, что едва взобрался на второй этаж дома... Сразу же после обеда мы отправились спать и на целых двенадцать часов забылись глубоким сном»<sup>239</sup>. В Германии в первой половине XIX в. средства транспорта были не лучше. «Почтовые кареты служили одной из самых излюбленных и неистощимых тем для остроумных современных журналистов... "Почтовые кареты окрашиваются в красный цвет – цвет боли и мучения; они покрываются клеенкой, но не для того, чтобы, как принято думать, защитить путешественников от солнца и дождя (ведь враги путешественников – дороги и почтовая карета – грозят им не сверху, а снизу); это делается по той же самой причине, по которой людям, идущим на виселицу, надевают на лицо фуражку, а именно, чтобы окружающие не могли видеть их искаженных ужасом лиц"», – цитировал Лихтенберга В. Зомбарт<sup>240</sup>. Людвиг Рельштаб вспоминал о средствах транспорта: «Мы выезжали из Берлина с ординарной почтой. Мы сели в карету крытую, что уже являлось признаком сибаритской роскоши при ординарной почте. Сиденья и спинки были снабжены кожаными подушками; карета была без рессор; в глубине ее заднего места для сиденья был навален багаж, служивший спинкой. (По окольным дорогам ходили, по большей части, лишь полукрытые кареты, а то и совсем открытые)... сильные толчки и тряска были, вероятно, здоровее, чем нынешнее дрожание в железнодорожных вагонах, притупляющее нервную чувствительность»<sup>241</sup>.

Иначе вспоминает поездку на тарантасе И. И. Попов: «В Екатеринбурге должен был остановиться, чтобы купить тарантас... Екатеринбург и Казань славились своими дорожными тарантасами, которые эти два города поставляли на всю Россию и Сибирь. Тарантас должен быть легким на ходу, прочным и вместительным. Жена, бывалый и опытный в дорожных разъездах человек (она делала пятую или шестую поездку из Кяхты в Петербург), выбрала тарантас "пастушку" (плетеный кузов). Станционный писарь одобрил покупку. Тарантас оказался изумительно прочным: в течение многих лет он бегал по Забайкалью, несколько раз из Кяхты ходил в Томск и обратно,

сбегал в Ташкент и опять вернулся в Кяхту – одним словом, сделал не один десяток тысяч верст, и я оставил его в Кяхте в 1894 г. еще крепким. В тарантасе легко размещалось четверо пассажиров с багажом. Тогда только запрягали четверых лошадей. В первую поездку я в том тарантасе ехал только с женой и нас часто везли на паре. В тарантасе было ехать приятно, не трясло, а укачивало. Первый день утомляло полулежачее положение, но я быстро привык к нему. По ночам спали великолепно... К зиме ехать на колесах стало трудно и небезопасно: колеса утопали в сугробах снега, а по гладко покрытой льдом дороге задние колеса раскатывались, и тарантас мог легко опрокинуться. Не доезжая нескольких станций до Томска, тарантас пришлось бросить и пересесть в кошеву. Тарантас оставили на станции с тем, что весной его с кем-нибудь доставят в Томск к доверенному отцу жены. Мы выехали из Томска в чужом возке, который нужно было доставить кому-то в Иркутск. За это хозяева еще и благодарили тех, кто доставил экипаж... Возок – это карета, поставленная на полозья. Одеты были тепло, по-дорожному: в фуфайках, дохах, пимах, в чебаках ( меховых шапках с ушами)... В возке было ехать тепло. Днем я предпочитал сидеть на облучке и любоваться видами... Но уметь править лошадьми, уметь запрягать лошадей в экипажи для проезжих необходимо... Один раз на ухабе сильно подбросило и трянуло. Ямщика сбросило. С трудом остановил тройку»<sup>242</sup>.

«Общепринятый способ езды здесь – днем и ночью, без чего громадные расстояния требовали бы значительного количества времени»<sup>243</sup>.

Своеобразной была организация езды конвоя каравана с золотом и серебром, отправлявшихся с кабинетских приисков (т. е. с приисков, принадлежавших удельному ведомству) в Петербург для доставки в Дворцовое ведомство. Так, А. А. Кропоткин в 1866 г., будучи помощником начальника конвоя, доставил партию драгоценных металлов в 100 пудов на 4 подводах. На трех открытых широких санях были прикованы ящики, окованные железными полосами, к дну саней, в них находилось золото и серебро. Такой же ящик был прикован к дну возка, в котором отправлялись в Казанский университет три семинариста. Начальник конвоя ехал в крытой кибитке, передняя часть которой закрывалась кожаным фартуком, а сверху можно было опустить небольшую кожаную занавеску на случай метели. «Мы ехали под конец зимы, и дорога была изрыта глубокими выбоинами, сделанными транспортами с товарами, которые привозились в Иркутск с Нижегородской и Ирбитской ярмарок или из Москвы. Когда мы подъезжали к такой выбоине, то сани с конвойными казаками уходили совсем в выбоину и на другой стороне выбоины, или ухаба, как их называли в Сибири, появлялись головы ямщиков, затем сани с казаками», – вспоминала В. С. Кропоткина<sup>244</sup>.

Собираясь в дорогу, сибиряки, отправляясь в путь зимой, облачались в «две шубы», т. е. их дорожное одеяние многослойностью было сходно с одеждой возчиков: полушубок, сверху доха или тулуп. Лучшей для Сибири зимней дорожной обувью считались валенки. Приезжие старались следовать их советам<sup>245</sup>.

Для безопасности езды на санях, которые могли опрокинуться, внутри их с обеих сторон продевались железные кольца, к ним веревками привязывался весь багаж путника<sup>246</sup>.

Попытки совершать путешествия без перемены лошадей были крайне редкими и вызывали в обществе удивление и восхищение. Так, сотник Амурского казачьего войска Дмитрий Николаевич Пешков в 1889 г. решился на рискованное предприятие – конный переход от Благовещенска до Петербурга. Одной из причин предпринятого им путешествия стало известие о конной поездке корнета М. В. Асеева из Лубен в Париж. Д. Н. Пешков решил доказать, что азиатские лошади («монголки»), которые использовались забайкальскими и амурскими казаками, не только не хуже европейских, но и гораздо выносливее. Помимо прочего, сотник хотел испытать и свои силы и возможности.

Для путешествия верхом он взял своего строевого 13-летнего коня по кличке Серый, исхлопотал шестимесячный отпуск и, не придавая своей поездке официального характера, но с



Караван с золотом и серебром 11 июня 1890 г. Худ. П. Кошаров  
(Художественно-этнографические рисунки Сибири. – Томск, 1890. – № 20)

разрешения непосредственных начальников, утром 7 ноября 1889 г. после молебна в Николаевской церкви г. Благовещенска отправился в переход. Его путешествие продолжалось 193 дня, конечной цели он достиг 19 мая 1890 г. (средняя скорость в пути – 56 верст в сутки, а все пройденное расстояние – 8283 версты). Самые трудные переходы Пешков совершил зимой, следуя в 40-градусный мороз по Забайкалью и Сибири. Путь от Верхнеудинска до Иркутска сотник проехал больным. В Томске он был арестован как беглый каторжник. К счастью, недоразумение быстро прояснилось. После Омска дорога потеряла прежний риск и опасность. К его особе стали проявлять интерес представители прессы. Во многих городах ему организовывались пышные встречи. Почти триумфальный прием его ожидал перед въездом в Петербург, на 12-й версте Московского шоссе. Для торжественной встречи были выстроены два эскадрона лейб-гвардии Казачьего и Атаманского полков с трубачами и хорами полковых оркестров. Здесь же находилась кавалькада из нескольких сотен офицеров-кавалеристов, прибывших по собственной инициативе.

Около месяца провел Пешков в Петербурге. 23 мая он был представлен начальнику Главного штаба генерал-адъютанту Н. Н. Обручеву. На параде лейб-гвардии Конногренадерского и Уланского полков император Александр III вручил ему орден св. Анны 3-й степени, минуя орден св. Станислава 3-й степени, затем беседовал с ним и осмотрел Серого. После парада Пешкова пригласили на завтрак во дворец, где он был представлен всем членам императорской фамилии. 8 июня путешественник удостоился приглашения на завтрак, устроенный августейшим атаманом всех казачьих войск, наследником престола Николаем Александровичем. В этот день будущий император Николай II принял в дар от Пешкова его коня Серого. В зачет конного пробега сотнику был предоставлен шестимесячный отпуск. Пешков его использовал для путешествия по святым местам Палестины<sup>247</sup>.

Мы уделили столько внимания данному сюжету ввиду его неординарности, так как путешествия на столь дальние пространства в России совершались на перекладных.

Оригинальной была езда зимой через Байкал. М. Геденштром отмечал, что «проезд по льду Байкала очень приятен по скорой и спокойной езде (обыкновенно 55 верст в три часа и менее) и по

великолепному виду на байкальские горы... Встречавшиеся по льду щели несколько не опасны и не останавливают проезда... привычные ... лошади перескакивают небольшие трещины, а через широкие, единственно в позднюю весну случающиеся, кладут доски и по ним переводят повозки и лошадей. При широкой щели, когда доски не достают, делают ледяной мост: откалывают пешнею несколько больших льдин, так чтоб достало до половины щели. Ямщик при помощи шеста проскакивает на другой берег, где также откалывает льдины и сближает их с прежними. По сему зыбкому мосту лошади перегоняются, а сани перетаскиваются вдруг с пассажиром посредством длинных веревок, привязанных к оглоблям. Случается часто весною, что лошадь проваливается сквозь рыхлый лед: в таком случае употреблялся странный, но скорый способ. Распрягши погрузшую лошадь, накладывают ей на шею петлю и стягивают шею. Лошадь невольно надувшись, поднимается вверх, тотчас выталкивается на твердый лед и снова запрягается. Сей способ ничего странного или невозможного в себе не представляет, ежели рассудить, что Байкал не имеет течения. Следовательно, провалившаяся сквозь толстый, рыхлый лед лошадь не увлекается быстринною, но напротив, поддерживается обломанным льдом. Такая поздняя езда по Байкалу в последней половине апреля, конечно, для непривычного покажется опасною, но, кто несколько раз испытывал сии случаи и особенно окольные жители, не видят уже тут ни малейшей опасности»<sup>248</sup>. А. П. Беляев в марте 1827 г. переехал Байкал по гладкому льду, на котором не было ни снежинки. Этот переезд продолжался на одних лошадях, с небольшим в два часа, так как тройки выдерживаемых лошадей неслись почти все расстояние до Посольского монастыря в карьер с небольшими роздыхами<sup>249</sup>.

Распространенной забавой купечества были конские бега и катание на лошадях. На Масленицу катания приобретали массовый характер, и купцы имели возможность показать роскошь своих экипажей и резвость лошадей. В купеческих конюшнях были и ездовые лошади, способные покрывать за сутки 50–70 верст, и беговые для праздничных гуляний и развлечений. Большие расстояния и необходимость ездить не только днем, но и ночью привели к появлению особых экипажей, приспособленных к местным условиям. Зимняя повозка в Сибири была более длинной, с косым изгибом бортов, для защиты седока от холода она была снабжена особым фартуком и козырьком, а внутри обшивалась киргизской кошмой<sup>250</sup>.

Были любители-оригиналы езды на волках. Газета «Витязь» писала: «По словам газет интересное явление можно было наблюдать недавно на Большой улице г. Красноярска. На маленьких саночках, запряженных парой волков, крестьянин Репечков показал новый способ приручения диких животных. Оказывается, что волк с успехом может исполнять возложенные человеком на лошадь обязанности. В разговоре с обладателем этого странного выезда выяснилось, что волки живут у него уже два года, сделались ручными и на них он не раз уже предпринимал не близкие поездки. Последняя его поездка на волках в город Минусинск, из которой он только что вернулся, пройдя расстояние между г. Минусинском и Красноярском в две недели, зародила у него мысль прокатиться на этом собственном выезде и в Россию, и к себе на родину – в Польшу. По проселочной дороге, вдали от людского шума, волки идут хорошей рысью, спокойно проходят в сутки по 50 верст. К городу они не совсем привыкли и зачастую норовят шмыгнуть под ближайшие ворота, испугавшись чего-нибудь впереди. 22-го числа Репечков приезжал к губернатору исхлопотать для себя разрешения выехать в Россию. Запряжка волков обыкновенная, напоминающая по типу "шорки"»<sup>251</sup>.

Таким образом, на традиции в организации езды в Сибири влияли природные условия, протяженность дорог, приспособляемость трактового населения к внешним природным факторам, различные возможности передвижения по тракту: почтовая гоньба, пассажирская официальная и езда на вольных, а также качество притрактовых лошадей, удаль и привычка к опасностям сибирских ямщиков, их расторопность, услужливость и дружелюбность, особенно в Западной Сибири, там, где была сильная конкуренция с контрактной почтовой гоньбой. И главное, устроенность сибирских трактов, т. е. наличие трактового населения с повышенным предложением транспортных услуг,

станций, где можно было произвести быструю перепряжку лошадей, более или менее устроенного полотна дороги и перевозов через реки.

## Примечания

- <sup>1</sup> *Сперанский М. М.* Дневник, веденный во время переездов по Сибири // В память графа Михаила Михайловича Сперанского. 1772–1872 гг. – СПб., 1872. – С. 29.
- <sup>2</sup> Подсчитано по: *Покшишевский В. В.* Заселение Сибири. – Иркутск, 1951. – С. 72. – Табл. 3.
- <sup>3</sup> *Русские старожилы Сибири* (историко-антропологический очерк). – М., 1973. – С. 32–35.
- <sup>4</sup> Там же. – С. 36.
- <sup>5</sup> *Громыко М. М.* Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение. – Новосибирск, 1965. – С. 18, 28.
- <sup>6</sup> Там же. – С. 29, 31, 33, 34, 35.
- <sup>7</sup> *Миненко Н. А.* По старому Московскому тракту. – Новосибирск, 1986. – С. 54–55.
- <sup>8</sup> Подсчитано по: *Русские старожилы Сибири...* – С. 42. – Табл. 4.
- <sup>9</sup> Там же. – С. 47. – Табл. 5.
- <sup>10</sup> *Григорьев А. Д.* Указ. соч. – С. 82.
- <sup>11</sup> Подсчитано по: *Гагемейстер Ю. А.* Статистическое обозрение Сибири, составленное по Высочайшему Его Императорского величества велению, при Сибирском комитете, действительным статским советником Гагемейстером. – СПб., 1854. – Т. 2. – Табл. IV.
- <sup>12</sup> Там же.
- <sup>13</sup> *Кожухов Ю. В.* Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. – Л., 1967. – С. 60.
- <sup>14</sup> *Резун Д. Я.* О населении Западной Сибири на рубеже XVIII–XIX вв. // *Населенные пункты Сибири: опыт исторического развития* (XVII – начало XX вв.). – Новосибирск, 1992. – С. 44–46.
- <sup>15</sup> *Быконя Г. Ф.* Заселение русскими Приенисейского края в XVIII веке. – Новосибирск, 1981. – С. 157. – Табл. 23.
- <sup>16</sup> Подсчитано по: *Гагемейстер Ю. А.* Указ. соч. – Т. 2. – Табл. VIII.
- <sup>17</sup> *Кожухов Ю. В.* Указ. соч. – С. 72.
- <sup>18</sup> *Пронин В. И.* Население Сибири за 50 лет (1863–1913 гг.) // *История СССР*. – 1981. – № 4. – С. 58.
- <sup>19</sup> См.: *Скляр Л. Ф.* Переселение и землеустройство в Сибири в годы столыпинской аграрной реформы. – Л., 1962. – С. 274–275, 293.
- <sup>20</sup> *Зверинский В.* Списки населенных мест Российской империи. – СПб., 1868: Томская губерния. – С. 61.
- <sup>21</sup> Там же. – С. 67.
- <sup>22</sup> *Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири*. – СПб., 1892. – Вып. 14. – С. 35.
- <sup>23</sup> Там же. – С. 36.
- <sup>24</sup> *Пронин В. И.* Указ. соч. – С. 64.
- <sup>25</sup> *Кауфман А. А.* Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа. – СПб., 1895. – С. 2.
- <sup>26</sup> *Кауфман А. А.* Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Каинского округа. – СПб., 1896. – Т. II. – Ч. I. – С. 148–149.
- <sup>27</sup> *Кауфман А. А.* Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенные земли Томской губернии. – СПб., 1896. – Т. I. – Ч. 3. – С. 148–149.
- <sup>28</sup> *Кауфман А. А.* Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа... – С. 2, 23, 33, 55; *Он же.* Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях Томской губернии... – Т. I. – Ч. I. – С. 4, 64; *Он же.* Сибирское переселение на исходе XIX в. – СПб., 1901. – С. 70, 75, 78, 80.
- <sup>29</sup> *Кауфман А. А.* Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях... – Т. I. – Ч. 3. – С. 149.
- <sup>30</sup> *Пронин В. И.* Указ. соч. – С. 58.
- <sup>31</sup> *Скляр Л. Ф.* Указ. соч. – С. 275.
- <sup>32</sup> Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* – Т. I. – С. 2–226.
- <sup>33</sup> РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 693. Л. 21–100, 102–213, 219–229; Д. 703–704. Л. 28–43 об., 134–153 об., 155–207; Д. 699. Л. 15–62, 64–81, 93–149.
- <sup>34</sup> *Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г.* – СПб., 1904. – Вып. 75: Иркутская губерния. – С. IV.
- <sup>35</sup> Там же. – Тобольская губерния. – СПб., 1905. – С. X.
- <sup>36</sup> *Гагемейстер Ю. А.* Статистическое обозрение Сибири... – СПб., 1854. – Ч. 2. – С. 111.
- <sup>37</sup> *Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г.* ... – Вып. 79. – С. IV.
- <sup>38</sup> *Зверинский В.* Указ. соч. – С. 63.
- <sup>39</sup> РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2477, 2483, 2486.

- <sup>40</sup> *Маак Р.* Списки населенных мест по сведениям 1859 г. Енисейская губерния. – СПб., 1859. – С. 25.
- <sup>41</sup> Подсчитано по: *Маак Р.* Указ. соч. – С. 3–5, 9, 11, 14, 18, 26.
- <sup>42</sup> РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 657, 654, 648.
- <sup>43</sup> Там же. Д. 693, 703, 704, 699.
- <sup>44</sup> *Зверев В. А.* Особенности естественного движения городского и сельского населения Сибири (конец XIX – нач. XX вв.) // Город и деревня Сибири в досоветский период. – Новосибирск, 1984. – С. 107.
- <sup>45</sup> *Соловьёва Е. И.* Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. – Новосибирск, 1981. – С. 69; *Пронин В. И.* Указ. соч. – С. 68.
- <sup>46</sup> *Соловьёва Е. И.* Указ. соч. – С. 70.
- <sup>47</sup> *Кузнецова Ф. С.* Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. – Новосибирск, 1983. – С. 10.
- <sup>48</sup> *Пронин В. И.* Указ. соч. – С. 54.
- <sup>49</sup> *Горюшкин Л. М.* Развитие капитализма вширь в сибирской деревне периода империализма (1900–1917 гг.): Дис. ... д-ра ист. наук. – Новосибирск, 1975. – С. 107.
- <sup>50</sup> *Асалханов И. А.* Социально-экономическое развитие Юго-Восточной Сибири во второй половине XIX в. – Улан-Удэ, 1963. – С. 332, 337.
- <sup>51</sup> *Комлева Е. В.* «Обозрение Красноярской округи» Козачковского как исторический источник... – С. 244–245; ГАКО. Ф. 655. Оп. 2. Д. 268. Л. 12 об.–13.
- <sup>52</sup> *Комлева Е. В.* Там же. С. 245; ГАКО. Ф. 655. Оп. 2. Д. 268. Л. 14 об.
- <sup>53</sup> *Материалы для изучения...* – Вып. 14. – Т. I. – С. 125, 141–142.
- <sup>54</sup> Там же. – С. 279–280.
- <sup>55</sup> Там же. – С. 142, 280.
- <sup>56</sup> Там же. – С. 220–221, 278.
- <sup>57</sup> Там же. – С. 221, 229, 231.
- <sup>58</sup> *Материалы по исследованию...* – Т. 2. – Вып. 4. – С. 12.
- <sup>59</sup> Там же. – С. 14.
- <sup>60</sup> *Гагемейстер Ю. А.* Статистическое обозрение Сибири... – Т. I. – С. 291.
- <sup>61</sup> *Кожухов Ю. В.* Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. ... – С. 200.
- <sup>62</sup> *Кауфман А. А.* Очерк крестьянского хозяйства в Сибири... – С. 67.
- <sup>63</sup> *Кауфман А. А.* Экономический быт государственных крестьян и оседлых инородцев Туринского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* – Вып. XI. – Ч. 1. – Отд. 2. – С. 94–95.
- <sup>64</sup> *Пчелин С. С.* Экономический быт государственных крестьян Антроповской, Еланской, Липчинской и Тавдинской волостей Тюменского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* – СПб., 1889. – Вып. 2. – С. 66.
- <sup>65</sup> *Филимонов Е. С.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев северо-западной Барабы, или Спасского участка Каинского округа Томской губернии // *Материалы для изучения...* – СПб., 1892. – Вып. 17. – С. 202–203.
- <sup>66</sup> Там же. – С. 203.
- <sup>67</sup> Там же. – С. 203–204.
- <sup>68</sup> Там же. – С. 204–205.
- <sup>69</sup> Там же. – С. 205–206.
- <sup>70</sup> Там же. – С. 206.
- <sup>71</sup> *Пешков Д.* Путевые записки от Благовещенска до Петербурга. – СПб., 1890. – С. 5.
- <sup>72</sup> *Кожухов Ю. В.* Указ. соч. – С. 203.
- <sup>73</sup> *Майдель Г. Ф.* Указ. соч. Т. I. – С. 10.
- <sup>74</sup> Там же. – С. 9–12.
- <sup>75</sup> *Обзор Иркутской губернии за 1883 год.* – Иркутск, 1884. – С. 9.
- <sup>76</sup> *Кауфман А. А.* Экономический быт государственных крестьян // *Материалы для изучения...* – Вып. 3. – Ч. 1. – С. 344–345.
- <sup>77</sup> *Костров Н.* Юридические обычаи крестьян-старожилов Томской губернии. – Томск, 1876. – С. 55.
- <sup>78</sup> *Пронин В. И.* Сибирь в период капитализма. Вып. 1. – Новосибирск, 1997. – С. 82.
- <sup>79</sup> *Кауфман А. А.* Экономический быт государственных крестьян... // *Материалы для изучения...* – Вып. 3. – Ч. 1. – С. 326–329.
- <sup>80</sup> Там же. – С. 330.
- <sup>81</sup> Там же. – С. 398–401.
- <sup>82</sup> Цит. по: *Кожухов Ю. В.* Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. ... – С. 200.
- <sup>83</sup> *Кожухов Ю. В.* Указ. соч. – С. 382.
- <sup>84</sup> 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.

- <sup>85</sup> Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* – Т. 3. – С. 603, 615, 627, 639.
- <sup>86</sup> Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* – Т. 1: Иркутский округ. – С. 9, 17, 41, 49, 66, 73, 81, 89, 113, 121, 129, 145, 153, 161, 233; Балаганский округ. – С. 81, 89, 105, 113, 121, 129, 137, 145, 153, 225, 231; Нижнеудинский округ. – С. 9, 17, 33, 41, 49, 57, 65, 169, 177.
- <sup>87</sup> *Горемыкин В. Н.* Экономический быт государственных крестьян... волостей Тюменского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* – Вып. 4. – С. 100–103.
- <sup>88</sup> Подсчитано по: *Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Ялуторовского округа Тобольской губернии.* – М., 1897. – Т. 1: Исследование, произведенное под руководством Н. К. Куша. – С. 309, 323, 377, 531, 533, 547, 561, 575, 589, 813.
- <sup>89</sup> РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2483. Л. 17, 18, 26, 58, 60, 61, 87, 15, 14; Д. 2486. Л. 240; Д. 657. Л. 3, 182, 256, 257, 288; Д. 654. Л. 589, 673, 691, 810, 896, 1041, 1054; Д. 648. Л. 310, 319; Д. 693. Л. 21, 66, 114, 219; Д. 703–704. Л. 28, 44, 70, 117, 122, 128, 134, 155, 159, 166, 167, 170, 171, 173; Д. 699. Л. 64, 69, 124.
- <sup>90</sup> *Кауфман А. А.* Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского округа и северо-западной части Марнинского округа Томской губернии // *Материалы для изучения...* – Вып. 18. – Т. 2. – С. 191–194.
- <sup>91</sup> *Григорьев А. Д.* Указ. соч. – С. 80.
- <sup>92</sup> *Ларионов Л. Д.* Очерк экономической статистики Иркутской губернии. – Иркутск, 1870. – С. 228.
- <sup>93</sup> *Кауфман А. А.* Указ. соч. – С. 192–194.
- <sup>94</sup> РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 657. Л. 3, 182, 256, 257, 288; Д. 654. Л. 589, 673, 691, 810, 896, 1041, 1054; Д. 648. Л. 310, 319.
- <sup>95</sup> Там же. Д. 693. Л. 21, 66, 114, 219; Д. 703–704. Л. 28, 44, 70, 117, 128, 134, 155, 159, 166, 170, 173; Д. 699. Л. 64, 69, 124.
- <sup>96</sup> *Материалы по исследованию...* – Т. 4. – Вып. 4. – С. 303.
- <sup>97</sup> *Соболев М.* Пути сообщения в Сибири // *Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды.* – СПб., 1908. – С. 30.
- <sup>98</sup> *Материалы по исследованию...* – Т. 4. – Вып. 4. – С. 305.
- <sup>99</sup> Там же. – С. 304.
- <sup>100</sup> *Кауфман А. А.* Указ. соч. – С. 195.
- <sup>101</sup> *Материалы по исследованию...* – Т. 4. – Вып. 4. – С. 306.
- <sup>102</sup> *Соловьёва 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.
- <sup>103</sup> Там же. – С. 26.
- <sup>104</sup> *Соломенко Е.* У Синего утеса // *Правда.* – 1987. – 19 января. – С. 8.
- <sup>105</sup> *Памятная книжка Томской губернии на 1885 г.* – Томск, 1885. – С. 121.
- <sup>106</sup> *Бочанова Г. А.* Обрабатывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX – начало XX вв.). – Новосибирск, 1978. – С. 98.
- <sup>107</sup> *Кауфман А. А.* Указ. соч. – Вып. 14. – Т. 1. – С. 75–79.
- <sup>108</sup> *Соколов П. И., Горемыкин В. Н.* Экономический быт государственных крестьян... Тюменского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* – Вып. 4. – С. 76–77.
- <sup>109</sup> *Соловьёва Е. И.* Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период... – С. 135.
- <sup>110</sup> *Чукмалдин Н.* Указ. соч. – С. 28.
- <sup>111</sup> *Горьковская З. П.* Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма: Дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1983. – С. 63–64.
- <sup>112</sup> *Соколов П. И., Горемыкин В. Н.* Указ. соч. – С. 76.
- <sup>113</sup> *Павлов А.* 3000 верст по рекам Западной Сибири... – С. 8–10.
- <sup>114</sup> *Ядринцев Н. М.* Сибирь как колония. – 2-е изд. – СПб., 1892. – С. 57.
- <sup>115</sup> *Птицын В. В.* Селенгинская Даурия. Очерки Забайкальского края. – СПб., 1896. – С. 166–170.
- <sup>116</sup> Там же. – С. 186–190.
- <sup>117</sup> Там же. – С. 202.
- <sup>118</sup> Подсчитано по: *Гагемейстер Ю. А.* Статистическое обозрение Сибири. – Т. 2. – Табл. VIII.
- <sup>119</sup> Там же.
- <sup>120</sup> *Пронин В. И.* Сибирь в период капитализма. – Вып. 1. – С. 91–94.
- <sup>121</sup> *Крестьянство Сибири в эпоху капитализма.* – Новосибирск, 1983. – С. 94; *Горюшкин Л. М.* Сибирское крестьянство на рубеже двух веков... – С. 102–104; *Соловьёва Е. И.* Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период... – С. 103.
- <sup>122</sup> *Крестьянство Сибири...* – С. 92–93.
- <sup>123</sup> *Горюшкин Л. М.* Указ. соч. – С. 102–104.
- <sup>124</sup> *Горюшкин Л. М.* Аграрные отношения в Сибири периода империализма. – Новосибирск, 1975. – С. 154.
- <sup>125</sup> *Фигуровская Н. К. А. В. Чаянов и его теория семейного крестьянского хозяйства // Чаянов А. В. Крестьянское хозяйство: Избр. тр.* – М., 1989. – С. 40–41.

- <sup>126</sup> *Чаянов А. В.* Организация крестьянского хозяйства // *Чаянов А. В.* Крестьянское хозяйство: Избр. тр. ... – С. 208.
- <sup>127</sup> Составлено по: прил. 2, табл. 26.
- <sup>128</sup> *Горюшкин Л. М.* Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. – С. 385.
- <sup>129</sup> Там же. – С. 102, 104.
- <sup>130</sup> Там же.
- <sup>131</sup> *Куш Н. К.* Материалы по исследованию... – Т. I. – С. 690–691, 728–729, 766–767.
- <sup>132</sup> 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.
- <sup>133</sup> *Куш Н. К.* Материалы по исследованию... – С. 691, 729, 767.
- <sup>134</sup> 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.
- <sup>135</sup> Подсчитано по: *Куш Н. К.* Материалы по исследованию... Ялуторовский округ. – Т. I. – С. 11, 39, 123, 165, 235, 291, 305, 319, 333, 347, 459, 473, 487, 501, 515, 529, 543, 557, 571, 585, 613, 806, 807.
- <sup>136</sup> *Молодых И. А., Кулаков П. Е.* Иллюстрированное описание быта сельского населения Иркутской губернии. – СПб., 1896. – С. 17.
- <sup>137</sup> *Ядринцев Н. М.* Сибирь как колония. – СПб., 1882. – С. 64.
- <sup>138</sup> *Горемыкин В. Н.* Указ. соч. – С. 156.
- <sup>139</sup> Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* – Т. I: Иркутский округ: С. 3, 11, 35, 43, 59, 67, 75, 83, 99, 107, 115, 123, 139, 147, 155, 227; Балаганский округ: С. 75, 83, 99, 107, 115, 123, 131, 139, 147, 219, 275; Нижнеудинский округ: С. 3, 11, 27, 35, 43, 51, 59, 163, 171.
- <sup>140</sup> 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.
- <sup>141</sup> *Зверев В. А., Зверева К. Е.* Распространенность печатных изданий в селениях Сибири пореформенного периода (1861–1904 гг.) // *Книжное дело в Сибири (конец XVIII – начало XX вв.): Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1991. – С. 126.*
- <sup>142</sup> *Зверева К. Е., Зверев В. А.* Круг чтения крестьянства Сибири в период капитализма (80-е гг. XIX в. – 1917 г.) // *Распространение книги в Сибири (конец XVIII – начало XX в.): Сб. науч. тр. – Новосибирск, 1990. – С. 87.*
- <sup>143</sup> *Традиционная педагогика: Учеб. прогр., хрестоматия и практикум (для студ. ист. фак-та) / Авт.-сост. и отв. ред. В. А. Зверев. – Новосибирск, 2005. – С. 63.*
- <sup>144</sup> Там же. – С. 63.
- <sup>145</sup> *Макаренко А. А.* Сибирский народный календарь в этнографическом отношении. – Новосибирск, 1993. – С. 83, 85, 92, 46, 49, 52.
- <sup>146</sup> *Горемыкин В. Н.* Указ. соч. – С. 156–158.
- <sup>147</sup> *Молодых И. А., Кулаков П. Е.* Иллюстрированное описание быта сельского населения Иркутской губернии. – СПб., 1896. – С. 20.
- <sup>148</sup> КККМ. Ф. 7886: М. В. Красноженова. Д. 103. Л. 20 об.
- <sup>149</sup> *Финш О., Брэм А.* Путешествие в Западную Сибирь. – М., 1882. – С. 37.
- <sup>150</sup> *Кочнев П. Ф.* Жизнь на Большой Реке: записки сибирского приказчика. – Новосибирск, 2006. – С. 102.
- <sup>151</sup> Там же. – С. 122.
- <sup>152</sup> Там же. – С. 203.
- <sup>153</sup> *Попов И. И.* Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет. – Л., 1924. – С. 153–154.
- <sup>154</sup> Там же. – С. 158 – 159.
- <sup>155</sup> *Турбин С. И.* Страна изгнания и исчезнувшие люди. – СПб., 1872. – С. 37.
- <sup>156</sup> *Шелегина О. Н.* Указ. соч. – С. 41.
- <sup>157</sup> *Беляев А. П.* Воспоминания декабриста о пережитом и перечувствованном. – Красноярск, 1990. – С. 148–149.
- <sup>158</sup> *Вагин В. И.* Мои воспоминания // *Мемуары сибиряков. – Новосибирск, 2003. – С. 55.*
- <sup>159</sup> *Гагемейстер Ю. А.* Указ. соч. – Ч. 2. – С. 109–110.
- <sup>160</sup> Там же. – С. 112.
- <sup>161</sup> Там же. – С. 113–114.
- <sup>162</sup> КККМ. Ф. 7886. Д. 102. Л. 9.
- <sup>163</sup> *Гагемейстер Ю. А.* Указ. соч. – С. 118.
- <sup>164</sup> Там же. – С. 115.
- <sup>165</sup> Там же. – С. 116.
- <sup>166</sup> *Чехов А. П.* Из Сибири // *Полн. собр. соч. – Т. 14–15. – С. 13–14.*
- <sup>167</sup> *Финш О., Брэм А.* Путешествие в Западную Сибирь... – С. 35.
- <sup>168</sup> *Шелегина О. Н.* Указ. соч. – С. 84.



- <sup>169</sup> Зверев В. А. Региональные условия воспроизводства крестьянских поколений в Сибири (1861–1917 гг.): Учеб. пособ. – Новосибирск, 1998. – С. 68.
- <sup>170</sup> Зверев В. А. Семейное крестьянское жилище в его культурно-санитарном измерении... – С. 19–27; *Он же*. Поселения и жилища Новосибирского округа в 1920-е годы. – С. 60–64; *Он же*. Историческая эволюция крестьянских жилищ в Сибири по данным массовых санитарных обследований 1920-х гг. – С. 140–144.
- <sup>171</sup> Там же. – С. 25.
- <sup>172</sup> Назаренко Т. Ю. К вопросу о влиянии тракта на повседневную жизнь сибирских крестьян // Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 58–62.
- <sup>173</sup> Шелегина О. Н. Материальная культура русского населения Сибири в XVIII–XIX вв.: традиции и новации // От Средневековья к Новому времени: этносоциальные процессы в Сибири XVII – начала XX вв.: Сб. науч. ст. – Новосибирск, 2005. – С. 330.
- <sup>174</sup> Латкин Н. В. Красноярский округ Енисейской губернии. – СПб., 1890. – С. 44; Хайдаков. Не столь отдаленные места Сибири: (Наброски из воспоминаний ссыльного) // Отечественные записки. – 1875. – № 7. – С. 29–30.
- <sup>175</sup> Беляев А. П. Воспоминания декабриста о пережитом и перечувствованном. – Красноярск, 1990. – С. 148.
- <sup>176</sup> Горьковская З. П., Катюонов О. Н. Пища русских крестьян Сибири в повседневной жизни (период капитализма) // Культурный потенциал Сибири в досоветский период. – Новосибирск, 1992. – С. 57.
- <sup>177</sup> Кропоткин П. А. Дневник. – М.; Пг., 1923. – С. 65.
- <sup>178</sup> Щукин Н. Быт крестьянина... – С. 43.
- <sup>179</sup> Митханова Н. П. Путевые записки Н. С. Щукина о Барабинской степи // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области. – Новосибирск, 1997. – С. 168–169.
- <sup>180</sup> Кропоткин П. А. Дневник... – С. 32.
- <sup>181</sup> Попов И. И. Указ. соч. – С. 155.
- <sup>182</sup> Ядринцев Н. М. Указ. соч. – 2-е изд. – С. 43.
- <sup>183</sup> Горьковская З. П., Катюонов О. Н. Указ. соч. – С. 60.
- <sup>184</sup> Вегман В. Д. Неопубликованная статья Шашкова С. С. – Иркутск, 1928. – С. 9.
- <sup>185</sup> КККМ. ОФ. 7886. Д. 118. Л. 98–100.
- <sup>186</sup> Завалишин И. И. Описание Западной Сибири... – Т. 2. – С. 57–58, 66–67.
- <sup>187</sup> КККМ. Ф. 7886: М. В. Красноженова. Д. 103. Л. 41 об.
- <sup>188</sup> Попов И. И. Указ. соч. – С. 153.
- <sup>189</sup> Кропоткина В. С. Воспоминания // Мемуары сибиряков. – Новосибирск, 2003. – С. 101.
- <sup>190</sup> Чехов А. П. Из Сибири // Полн. собр. соч. – М., 1987. – Т. 14–15. – С. 17.
- <sup>191</sup> Ядринцев Н. М. Указ. соч. – С. 97.
- <sup>192</sup> Зверев В. А. Указ. соч. – С. 71.
- <sup>193</sup> Павлов А. 3000 верст по рекам Западной Сибири... – С. 62–63.
- <sup>194</sup> Турбин С. От Омска до Томска // Санкт-петербургские ведомости. – 1864. – 26 января. – С. 2.
- <sup>195</sup> Куцевский И. А. Дорога и сибирский мужик // Русские очерки. – М., 1956. – Т. 2. – С. 591.
- <sup>196</sup> Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. – М., 1908. – С. 41–42.
- <sup>197</sup> Мевес И. Три года в Сибири и Амурской стране // Отечественные записки. – 1863. – Май. – С. 250–251.
- <sup>198</sup> ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 91. Л. 1.
- <sup>199</sup> Максимов С. На Востоке. – СПб., 1864. – С. 118.
- <sup>200</sup> Там же. – С. 120–121.
- <sup>201</sup> Тюменев. Записки // Вагин В. Указ. соч. – С. 591.
- <sup>202</sup> Сперанский М. М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири... – С. 52.
- <sup>203</sup> Шмаков А. Сибирский тракт // Северная пчела. – СПб., 1845. – 14 ноября. – С. 1032.
- <sup>204</sup> Степанов А. Енисейская губерния. – СПб., 1835. – Ч. 1. – С. 140.
- <sup>205</sup> Скорость сибирской езды // Санкт-петербургские ведомости. – 1850. – 21 января. – С. 67.
- <sup>206</sup> Там же.
- <sup>207</sup> Ушаков Н. На Байкале // Морской сборник. – 1856. – № 6. – С. 252.
- <sup>208</sup> Попов И. И. Указ. соч. – С. 162.
- <sup>209</sup> Небольсин П. И. Путевые рассказы о Сибири // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. – СПб., 1848. – Т. 71. – С. 113.
- <sup>210</sup> Щукин С. Сибирские разъезды // Журнал для чтения... – 1848. – Т. 47. – С. 420.
- <sup>211</sup> Шепетковский А. О. О состоянии дорог, почтовой гоньбы и станционных домов по Сибирскому почтовому тракту от Красноярска до Нижнего Новгорода и средствах к их улучшению // Енисейские губернские ведомости. – 1863. – Прил. к № 10. – С. 39.
- <sup>212</sup> Попов И. И. Указ. соч. – С. 165.
- <sup>213</sup> Санкт-петербургские ведомости. – 1850. – 10 января. – С. 67.
- <sup>214</sup> Зомбарт В. История экономического развития Германии в XIX веке. – СПб., [б. г.] – С. 3–4.
- <sup>215</sup> Кропоткин П. А. Дневник. – М.; Пг., 1923. – С. 34.
- <sup>216</sup> Санкт-петербургские ведомости. – 1850. – 10 января. – С. 67.

- <sup>217</sup> Венюков М. Н. Мои воспоминания: 1857–1858 годы // Граф Н.Н. Муравьев-Амурский в воспоминаниях современников / Авт.-сост. Н. П. Матханова. – Новосибирск, 1998. – С. 204.
- <sup>218</sup> Щ-н С. Скорость сибирской езды // Санкт-петербургские ведомости. – 1850. – 21 января. – № 17 – С. 67.
- <sup>219</sup> Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты. – СПб., 1875. – С. 13.
- <sup>220</sup> Шерстобоев В. Н. Илимская пашня. – Иркутск, 1957. – Т. II. – С. 384–385.
- <sup>221</sup> Накамура С. Японцы и русские: Из истории контактов. – М., 1983. – С. 93.
- <sup>222</sup> Там же. – С. 99.
- <sup>223</sup> Вигель Ф. Ф. Воспоминания. – М., 1864. – Ч. 2. – С. 195.
- <sup>224</sup> Сперанский М. М. Письмо Сперанского к дочери // В память графа Сперанского... – С. 193.
- <sup>225</sup> Н. П. Ямщики // Сибирский вестник. – 1893. – Прибавление к № 66. – С. 1.
- <sup>226</sup> Н. З. От Варшавы до Николаевска-на-Амуре // Варшавский дневник. – 1876. – 13 июля. – С. 2.
- <sup>227</sup> Н. П. Указ. соч. – С. 1.
- <sup>228</sup> РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 494. Л. 9 об.
- <sup>229</sup> Н. П. Указ. соч. – С. 1.
- <sup>230</sup> Небольсин П. Заметки на пути из Санкт-Петербурга в Барнаул. – СПб., 1850. – С. 248.
- <sup>231</sup> Чехов А. П. Из Сибири... – Т. 14–15. – С. 34.
- <sup>232</sup> Кропоткин П. А. Указ. соч. – С. 30–32.
- <sup>233</sup> Кропоткин П. А. Записки революционера. – М., 1966. – С. 194.
- <sup>234</sup> Сперанский М. М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири... – С. 29.
- <sup>235</sup> Там же. – С. 29. – Сн. 1.
- <sup>236</sup> Пантелеев Л. Ф. Воспоминания. – М., 1958. – С. 615–618.
- <sup>237</sup> Н. З. От Варшавы до Николаевска-на-Амуре... – С. 2.
- <sup>238</sup> Кеннан Дж. Указ. соч. – Т. 1. – С. 108.
- <sup>239</sup> Там же. – С. 124.
- <sup>240</sup> Зомбарт В. Указ. соч. – С. 3.
- <sup>241</sup> Цит. по: Зомбарт В. Указ. соч. – С. 4.
- <sup>242</sup> Попов И. И. Минувшее и пережитое... – С. 152–153, 155, 162, 165.
- <sup>243</sup> Н. З. Указ. соч. – С. 2.
- <sup>244</sup> Кропоткина В. С. Воспоминания // Мемуары сибиряков. XIX век. ... – С. 101.
- <sup>245</sup> Андреева Е. А. Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников // Труды ТОКМ... – Т. XII. – С. 22.
- <sup>246</sup> Там же. – С. 23.
- <sup>247</sup> Безотосный В. М. Наградное дело сотника Пешкова // Российский архив. – М., 1995. – Т. 6. – С. 366–368.
- <sup>248</sup> Геденштром М. Отрывки из Сибири. – СПб., 1830. – С. 37–38.
- <sup>249</sup> Беляев А. П. Воспоминания декабриста... – С. 148.
- <sup>250</sup> Скубневский В. А., Старцев А. В., Гончаров Ю. М. Купечество Алтая второй половины XIX – начала XX вв. – Барнаул, 2001. – С. 226.
- <sup>251</sup> Витязь. – 1909. – 12 марта. – № 111.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Московско-Сибирский тракт стал выступать в роли основной сухопутной транспортной коммуникации Сибири только после заселения и освоения притрактовой территории, устройства полотна дороги в XVIII–XIX вв. Если о XVII в. можно говорить как о времени определения основных направлений – маршрутов для ямщиков и проезжающих, о XVIII в. – как о времени устройства сухопутного колесно-санного пути, то XIX в. – период технического устройства тракта и его эксплуатации притрактовым населением, центральными и местными властями, а также торговым капиталом.

В создании Московско-Сибирского тракта участвовало несколько поколений переселенцев и их потомков, которым, наряду с укоренением на новых местах, пришлось приложить колоссальные усилия, выделяя ежегодно в течение десятилетий до пятой части работоспособного населения на один-полтора месяца для поддержания дороги. Население строило и ремонтировало полотно дороги, мосты, гати и перевозы через крупные реки. Постепенное введение инженерного контроля, привлечение купеческого капитала на особо сложные участки, устройство объездных дорог позволяло обеспечить функционирование тракта во все времена года.

Тракт был объектом внимания центральной и местной бюрократии, торгового капитала, военных и обывателей. Его устройство соответствовало уровню развития науки и техники, финансовым и ресурсным возможностям того времени и общества. Впоследствии жителям тракта пришлось воспользоваться результатами своего труда в форме участия в ямской гоньбе и гужевом извозе. Технология содержания тракта базировалась на единой для всей России нормативно-правовой базе, исходившей от органов управления путями сообщения и санкционированной верховной властью.

В Сибири государство использовало испытанный способ содержания главного Сибирского тракта и его ответвлений – натуральную дорожную повинность. В течение XIX в. эта повинность не претерпела существенных изменений. Попытка в 20-е годы XIX в. заменить ее денежной потерпела крах, так как крестьяне экономически еще не были готовы к исполнению повинности в этой форме. Но во второй половине XIX в. с развитием товарно-денежных отношений зажиточные крестьяне уже сами становятся заинтересованы в такой замене. Хотя правительство и сибирская администрация не торопились с переводом натуральной дорожной повинности в денежную, но на местах отработчикам-крестьянам не запрещалось нанимать за себя других работников, т. е. произошедшая социальная дифференциация крестьянства в сибирской деревне приводит к тому, что внутри общины дорожная повинность таким способом трансформировалась в денежную. Однако по отношению к самой податной общине дорожная повинность выступала в форме государственно-феодальной ренты.

Наряду с дорожной повинностью на тракте в течение XIX в. эпизодически использовался труд ссыльных.

Частично техническое содержание тракта между Томском и Иркутском обеспечивалось за счет сумм повозного сбора, введенного в 80-е годы XIX в.

В результате целенаправленной политики властей по организации устройства и содержания тракта, он превратился в одну из самых протяженных магистралей империи, отвечавших минимальным требованиям того времени.

Свой эволюционный путь прошло картографирование тракта. Если в XVII – первой половине XVIII вв. изображение путей сообщения в Сибири на картах было схематичным, указывало только маршруты и расстояния между объектами с нанесением на них особо значимых населенных пунктов, то во второй половине XVIII – первой четверти XIX вв. уездные землемеры и картографы наносят на карты не только пути сообщения, но и отмечают на них естественные препятствия, сооружения, которые подлежали ремонту, а также места, где необходимо было провести работы по строительству

новых сооружений: мостов, гатей, перевозов. Фактически карты-планы губернских почтовых дорог становятся своего рода проектами для производства работ с реальным подсчетом предполагаемых затрат, что способствовало определенному контролю со стороны казны за использованием ресурсов. Это позволяло губернским строительным комиссиям производить разверстку планируемых заданий по ремонту и сооружению объектов на тракте пропорционально между уездами, а те, в свою очередь, делили затраты между волостями, которые распределяли их между сельскими обществами. Наиболее сложные сооружения или объекты содержались либо возводились за счет губернского земского сбора через подряды на торгах.

В то же время работы уездных землемеров или топографов разных ведомств, сведенные воедино, позволяли создавать общие картографические планы с включением в них материалов о путях сообщения и их состоянии. Эти материалы использовались органами власти и их соответствующими ведомствами (военным, путей сообщения, почтовым, МВД, Минюстом, финансов, губернскими, уездными и волостными правлениями) для реализации стоящих перед ними задач: организация почтовой гоньбы и этапов по ссыльному Сибирскому тракту, организация переселений, подсчет прогонной платы по тракту и времени, затрачиваемого на проезд, указание населенных пунктов для постоя, стратегические цели и т. п. Карты Московско-Сибирского тракта в определенной хронологической последовательности позволяют проследить формирование и изменение маршрутов тракта, его отдельных участков, а также смещение участков тракта, динамику возникновения населенных пунктов, изменение их статуса (сначала зимовье, станец – станок, далее деревня, село и город), их местоположение. Картографирование тракта имело и утилитарное значение: расчет или разверстание дорожной повинности между податными сословиями, особенно крестьянами. Кроме того, маршрутные карты тракта обеспечивали, в случае крайней необходимости, информацией квартирмейстерские подразделения российской армии, а дорожные или «номерные» позволяли произвести расчет затрат на содержание почтовой гоньбы, стоимость оплаты проезда и почтовых грузов, а также гужевых транспортных затрат для купеческого капитала. В целом специальная карта всего протяжения Московско-Сибирского тракта в XVIII в. создано не было, за исключением карты К. Л. Фраундорфа – М. Татаринова 1765 г., изображавшей на тракте только крупные населенные пункты (города и форпосты). Имелись карты отдельных его участков либо в рамках губерний и наместничеств, либо округов. Московско-Сибирский тракт, имея статус губернской дороги, находит свое отображение практически на всех картах разной тематической направленности: от административных до экономических. В XIX в. тракт входит в общероссийскую систему почтовых дорог и отображается на специальных почтовых картах империи, а также на региональных губернских и окружных картах. Работа с картографическими материалами позволяет сделать вывод о том, что картографирование в Сибири происходило не только в связи с административно-территориальным ее реформированием, но также в связи с устройством дорог и заселением ее частей, с развитием почтовой связи, податными интересами властей, военными нуждами и другими задачами.

Коммуникативный аспект тракта проявлялся в видах и формах организации передвижения.

В начальный период его становления наиболее распространенной являлся такой вид передвижения, как ямская гоньба, организованная в форме ямов в Западной Сибири и ямская принудительная повинность податных сословий в Восточной Сибири.

Параллельно с ямской государевой гоньбой с момента устройства тракта начинает развиваться и государственная почтовая гоньба, наиболее организованная в первой четверти XIX в. через подрядную форму почтосодержания. Почтовая гоньба отличалась от ямской более интенсивной формой перевозок с наличием почтовых станций, удобных для перепряжек почтовых лошадей. Использовалась езда на переменных или почтовых лошадях в отличие от езды на протяжных или долгих от яма до яма. Почтосодержание как вид промысла на тракте фактически со времен М. М. Сперанского находилось в той форме, в которой мы его встречаем в конце XIX в. Однако в

Сибири эта функция ямщиками, выставившими своих лошадей и людей за сотни и даже тысячи верст, выполнялась и ранее. Введение же торгов на сдачу в содержание почтовой гоньбы унифицировало всю систему почтосодержания в Сибири, в том числе и на Сибирском тракте. В основе лежало общероссийское гражданское законодательство о подрядах, а источником средств были общегубернские земские сборы.

Важнейшим условием содержания почтовой гоньбы являлось непосредственное проживание почтосодержателей на тракте. Естественная близость к месту работы – месту исполнения контракта – была фактором, способствовавшим эффективному исполнению почтовой гоньбы. Кроме нахождения подрядчиков непосредственно на месте исполнения подряда (контракта), выделим другие условия: это их круговая порука и совпадение экономических интересов казны и почтосодержателей. Власть экономила средства, добиваясь оптимальных цен на месте, а исполнители подряда имели возможность вести и другую хозяйственную деятельность, например, заниматься дворничеством и сельским хозяйством.

Следовательно, совпадали интересы государства и крепкой части крестьянского общества. Зажиточные крестьяне нанимали в ямщики бедных, предоставляя им возможность заработка. Значительная часть доходов участников подрядного процесса шла на уплату податей и налогов.

Легковой извоз притрактowych жителей как вид по перевозке пассажиров базировался на ускоренной форме организации езды из-за частой смены лошадей в трактовых селениях. Езда на вольных ямщиках считалась в Сибири самой быстрой.

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

Основную прибыль от извоза имели не только транспортные фирмы, а также зажиточная группа крестьян. Средняк получал возможность прокормить себя и рабочих лошадей в основном в период между сельскохозяйственными работами. Неимущие крестьяне использовались в качестве рабочей силы при хозяйских лошадях в обозах, а также в роли почтовых ямщиков или работников у содержателей почтовых станций или постоянных дворов.

Сибирский крестьянин и торговый капитал приспособлялись к климатическим и географическим условиям и качеству лошадей при организации извоза. Чтобы увеличить объем провозимых грузов, был организован связочный извоз из 5 упряжек, кроме того, во второй половине XIX в. стали привлекать для транспортной и ямской гоньбы более выносливых лошадей, а также были сокращены расстояния между местами перепряжек почтовых и ямских лошадей с 20–60 верст во второй половине XVIII в. до 20–30 верст к середине XIX в.

Устройство тракта и его содержание способствовали увеличению провозимого на одноконных подводах груза с 20 пудов в XVIII – начале XIX вв. до 25–32 пудов с середины XIX в., что позволяло экономить одну одноконную подводу в связке, уменьшая тем самым число обозных лошадей.

В истории тракта несомненный след оставил такой вид передвижения, как этапирование ссыльных. Главный ссыльный тракт от Нижнего Новгорода в Сибирь<sup>1</sup> играл не только роль транспортной артерии для осужденных, но и часть средств, направляемых на их содержание в пути, оставлял в бюджетах крестьянских семей, что способствовало накоплению средств в крестьянском хозяйстве. Кроме того, подряды на постройку и ремонт этапных зданий давали определенный заработок местным подрядчикам и плотникам, на тракте несли службу сотни имевших там свои дома солдат и офицеров.

В аспекте социально-экономического влияния тракт сыграл в истории Сибири особо значимую роль.

Население региона было размещено на огромных пространствах. В таких условиях концентрация его в значительной части в населенных пунктах вдоль тракта оказывала огромное влияние на социально-экономические процессы в сибирской деревне, усиливая развитие товарно-денежных отношений и капитализма в крестьянском и городском хозяйствах. Спрос на рабочую силу в трактовых селах был гораздо выше, чем во вне трактовых, поэтому в Восточной Сибири в этих селениях была сосредоточена большая часть таких категорий жителей, как новоселы и ссыльные. Многие переселенцы или бывшие ссыльные по профессии не были связаны с сельскохозяйственным производством, а спрос на продукцию ремесленно-кустарного производства был значительным. Тракт притягивал к себе различные группы населения и давал возможность кому-то найти средства к существованию, а кому-то получать доходы, расширять хозяйство, менять традиционный уклад жизни. Крестьян-старожилов из других селений в трактовые села привлекало развитие промысловой деятельности в области транспортных перевозок.

Важная связующая роль транспортной системы в социально-экономическом развитии Сибири подтверждается концентрацией жителей вокруг тракта по удельному весу населения трактовых сел в соответствующих волостях, волостей – в округах, округов – в губерниях. Тракт являлся одной из важнейших зон первоначального освоения региона. Вначале в эту зону осуществлялся приток населения (методы при этом использовались разные: и добровольное переселение, и принудительное), в дальнейшем по мере освоения территории и уплотнения экономической структуры происходил отток в ближайшие районы, что было характерным для Западной Сибири, где тракт не всегда пролегал в местах, наиболее благоприятных для ведения традиционного хозяйства. В Западной Сибири во второй половине XIX в. наблюдался медленный рост трактового населения в связи с освоенностью региона, а концентрация жителей прежде всего вокруг тракта теперь происходит в Восточной, где была самая высокая плотность населения.

Таким образом, в результате эволюции тракта на протяжении исследуемого периода на нем возникли наиболее устойчивые в экономическом отношении населенные пункты Сибири, сформировалось население, приспособившееся к транспортным функциям главной сухопутной дороги, с ментальностью, ориентированной на успешное ведение хозяйства, на освоение грамотности, на улучшенные социально-бытовые условия, выразившиеся в добротном ухоженном жилье и более качественной одежде.

Особую роль в становлении тракта сыграли города. В них имелся капитал для организации транзитных перевозок, они служили местом перевалки и складирования грузов, особенно такие, как Тюмень, Томск, Иркутск и Кяхта, а также являлись местом поста ямщиков и местом базирования транспортных подрядов и фирм. Кроме того, города были и центрами потребления сельскохозяйственной продукции, в том числе для проходящих обозов, и местом ремесленного производства товаров, потреблявшихся на тракте. Именно в городах происходила концентрация ссыльных для последующего этапирования.

Под влиянием извозного промысла капиталистические отношения развивались не только в трактовых деревнях, но и в районах волостей, прилегавших к Московско-Сибирскому тракту, так как в связи с проникновением российского капитала в отдаленные районы Сибири и постоянно увеличивавшимся объемом русско-китайской чайной торговли через Кяхту происходил рост перевозок. В этот период тракт являлся одновременно и транспортной артерией для местного населения, и транзитным путем для товаров в русско-китайской торговле, и коммуникацией, обеспечивавшей поступление ценных металлов из Забайкалья и Алтая для казны.

Крестьянское хозяйство вовлекается в процесс товарного производства, направленного на удовлетворение нужд тракта: это и заготовка фуража, и использование залежей в качестве сенокосов, и расширение запашки под посевы овса, и реализация товарного хлеба, а также развитие

скотоводства. Кроме того, развиваются промыслы, связанные с обслуживанием тракта: дворничество, тележный, колесный, рогожный, по производству бродней и т. п.

Извоз способствовал изменению социальной структуры притрактового населения. Богатые крестьяне, занимаясь этим промыслом, получали возможность для расширенного воспроизводства в своем хозяйстве и усиления эксплуатации своих односельчан. Жители трактовых селений предпочитали в извозе заниматься промыслами, не отвлекая их на длительные отлучки от дома: почтовой гоньбой (подряды), ямщиной, содержанием постоянных дворов. Это наблюдалось в более поздний период действия тракта – 80–90-е годы XIX в. До этого времени крестьяне трактовых селений сами брались за любой вид извоза, но конкуренция заставляла трактовых жителей больше внимания уделять ямщине, почтовой гоньбе и дворничеству.

Тракт влиял на земледелие (в притрактовых районах выращивали товарные культуры для нужд тракта) и коневодство (происходила селекция лошадей для нужд извоза, ямщины, почтовой гоньбы и всей хозяйственной деятельности притрактового населения).

Проведенное исследование показывает, что крестьянство тракта более широко было втянуто в процесс расслоения, чем во внутратковых районах. Уровень зрелости социальных отношений свидетельствует об особой роли Московского тракта в Сибири в пореформенные годы.

Надо отметить, что крестьянское хозяйство на Московско-Сибирском тракте никогда за всю историю его существования не было традиционным в его классическом понимании, т. е. основанном на «трудопотребительном балансе» (по А. В. Чаюнову). Трактовые хозяйства и в дореформенный период отличались интенсивностью своего труда (извоз, ямщина, дворничество, подряды, специализация сельского хозяйства, промыслы и др.). На тракте более чем где-либо в Сибири проявлялись сметка и деловитость крестьян, их социальная мобильность при организации разнообразных видов деятельности. Трактовые крестьяне изначально вынуждены были реагировать на предложения по участию в транспортной деятельности, чем они и воспользовались со второй половины XVIII в.

Тракт оказывал влияние на образ жизни притрактового населения, делал его более активным, способным участвовать в модернизационных процессах Сибири, в отличие от населения отдаленных от тракта труднодоступных районов Сибири. В свою очередь извозный промысел оказал влияние на формирование определенных традиций и навыков в организации грузовых и пассажирских перевозок. Сюда входили и организация обозов, и поведение во время движения обозов, и скорость передвижения. У вольных ямщиков эти традиции сохранялись в виде существовавших в Западной Сибири монополий «дружков» при перевозке пассажиров и особой манере поведения ямщиков во время исполнения своих обязанностей.

По сравнению с хозяйствами отдаленных от тракта деревень хозяйства большинства трактовых селений находились в лучшем состоянии: в них имелись усовершенствованные орудия для ведения сельского хозяйства, а денежный доход притрактовых крестьян от извоза и дворничества шел на удовлетворение таких расходов, каких не знало население отдаленных от тракта мест, имевших более ограниченный бюджет, чем бюджет притрактового населения. И переход от натуральной системы хозяйства к денежной совершался гораздо интенсивнее у притрактовых крестьян, чем у крестьян отдаленных местностей.

На Московско-Сибирском тракте развивалась определенная бытовая культура, с одной стороны, характерная для всей Сибири, но все-таки имевшая некоторые особенности по качеству жизни трактовых жителей, их большей грамотности и широким кругозором.

Изучение исторического опыта транспортного освоения Сибири подтверждает, что Московско-Сибирский тракт играл важную роль в социально-экономической и культурной жизни региона, способствуя устойчивому развитию хозяйства сибирских крестьян в притрактовых селениях и жителей трактовых городов. Тракт являлся пространственно протяженным районом, куда направлялась продукция сельскохозяйственного товарного производства трактовых и притрактовых

крестьян, где формировались ярмарки и торговые лавки, куда двигалось население и торговый капитал. Тракт вне зависимости от естественно-исторических районов и административных границ влиял на народное хозяйство Сибири.

Таким образом, устройство и содержание Московско-Сибирского тракта находилось в русле региональной политики центральных государственных учреждений, которые стремились «организовать имперскую инфраструктуру региона (пути сообщения, почта, телеграф), его культурное закрепление (церковь, школы, медицина), научное «завоевание» (картографирование, землеописание, статистическое и этнографическое исследование)» и т. п. с целью политической и экономической интеграции страны<sup>2</sup>. Власти всех административно-территориальных единиц устраивала единая сухопутная транзитная дорога, и они с методичной настойчивостью создавали, обеспечивали содержание и эксплуатацию ее, т. е. колонизовали Сибирь, делая русской частью страны в течение XVIII–XIX вв. через устройство путей сообщения.

Фактически становление Московско-Сибирского тракта являлось наиболее ярким фактом имперского «политически ориентированного проникновения центра в периферию»<sup>3</sup>.

Московско-Сибирский тракт был важной составляющей в стратегической «оси» всего дальнейшего индустриального освоения восточных окраин. Фактически тракт являлся объектом двойного назначения при модернизации страны: с одной стороны, его участие в обеспечении государственной политики изъятия сибирских ресурсов (золота и серебра), с другой – в развитии частной торговли и международном разделении труда (завоз китайского чая), что накладывало отпечаток на социальные процессы.

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

После проведения Транссибирской железнодорожной магистрали, которая была построена «по линии исторически сложившегося генерального направления сибирского грузопотока»<sup>4</sup>, значение тракта изменилось. Дорога, имевшая транзитное значение, превращается в путь, обслуживавший местные потребности. Начинает формироваться система подъездных путей к железной дороге, и извозный промысел теперь развивается не на старом тракте, а на подъездных путях. Происходит переориентация хозяйства притрактных волостей на производство сельскохозяйственной продукции, имевшей спрос в Европейской России и Европе: хлеб, масло. Но повинности по содержанию тракта не исчезли. Власть, как и прежде, привлекала окрестное население к содержанию путей сообщения теми же методами, используя чаще всего натуральную дорожную повинность. Практически это продолжалось и в годы Советской власти до образования дорожных управлений, обязанных содержать дороги союзного, республиканского и регионального значений.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт, являясь главной сухопутно-транспортной коммуникацией Сибири, представлял собой сложноорганизованное государственно-частное предприятие мануфактурного типа, растянутое в пространстве, имевшее специфические функции по организации и транспортировке людей и грузов, с углублявшейся специализацией отдельных групп населения по обеспечению функционирования тракта, соответствующими социально-экономическими последствиями и некоторой эволюцией элементов образа жизни.

При стабильном функционировании тракта объемы перевозок по нему постоянно возрастали. В целом тракт способствовал устойчивому процессу освоения Сибири российским населением, расширял коммуникативное пространство всего сибирского региона и давал возможность развития связей Сибири с Европейской Россией и Китаем.



## Примечания

<sup>1</sup> *Всеподданнейший отчет о действиях Военного Министерства за 1868 год.* – СПб., 1870. – С. 125.

<sup>2</sup> *Ремнев А. В.* Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. – Омск: Изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. – С. 16–17.

<sup>3</sup> *Ремнев А. В.* Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века // *Российская империя: стратегия стабилизации и опыты обновления* / Под ред. М. Д. Карпачева и др. – Воронеж, 2004. – С. 114.

<sup>4</sup> *Сигалов М. Р., Ламин В. А.* Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. – Новосибирск, 1988. – С. 26.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

## Архивные и музейные материалы

### Государственный архив Иркутской области (ГАИО)

- Фонд 24: Главное управление Восточной Сибири.
- Фонд 25: Канцелярия иркутского генерал-губернатора.
- Фонд 32: Иркутское губернское управление.
- Фонд 37: Иркутский губернский статистический комитет.
- Фонд 70: Иркутская городская управа.
- Фонд 90: Иркутское уездное полицейское управление.
- Фонд 293: Восточно-сибирский отдел Русского географического общества.
- Фонд 295: Личный фонд Н. М. Ядринцева.
- Фонд 447: Иркутский городской маkler.

### Государственный архив Костромской области (ГАКО)

- Фонд 655: Селифонтов И. О.

### Государственный архив Красноярского края (ГАКК)

- Фонд 31: Енисейский губернский статистический комитет.
- Фонд 45: Красноярский городской словесный суд.
- Фонд 173: Красноярская городская дума.
- Фонд 595: Енисейское губернское управление МВД.
- Фонд 630: Заледеевский волостной суд.

### Государственный архив Новосибирской области (ГАНО)

- Фонд 10: Кайлинское волостное правление.
- Фонд 110: Чаусский волостной суд.
- Фонд 130: Каннское уездное казначейство

### Государственный архив Омской области (ГАОО)

- Фонд 2: Сибирский генерал-губернатор.
- Фонд 3: Главное управление Западной Сибири.
- Фонд 4: Начальник X округа путей сообщения.
- Фонд 198: Картографические документы постоянного хранения за 1766–1917 гг.

### Государственный архив Республики Саха (Якутия) (ГАРС (Я))

- Фонд: 348-И: Якутский окружной землемер.
- Фонд: 343-И: Якутский статистический комитет.

### Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)

- Фонд 29: Управление Нерчинской каторги.
- Фонд 1183: Тобольский приказ о ссыльных.

### Государственный архив Свердловской области (ГАСО)

- Фонд 59: Чертежная Уральского горного правления
- Фонд 24: Канцелярия Главного правления сибирских и казанских заводов

### 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.

### Государственный архив Тюменской области (ГАТюМО)

- Фонды 1, 2: Тюменская городская дума.
- Фонд 20: Тюменское уездное управление сухопутных сообщений в Сибири.
- Фонд 33: Тюменское городское волостное правление.
- Фонд 47: Тюменская приказная изба и воеводская канцелярия.

- Отдел рукописей Библиотеки Академии Наук (г. Санкт-Петербург) (ОР БАН)  
Фонд: Собрание рукописных карт.
- Красноярский краевой краеведческий музей. Отдел письменных источников (КККМ)  
Основной фонд 7886: Красноженова М. В.
- Научно-исследовательский отдел рукописей Российской государственной библиотеки (НИОР РГБ)  
Фонд 20: Г. С. Батеньков.  
Фонд 68: Генеральный штаб.
- Российский государственный архив древних актов (РГАДА)  
Фонд 187: Рукописное собрание ЦГАЛИ. Оп. 2. Ед. хр. № 192: Костров Н. Каинская Бараба.  
Фонд 192: Картографический отдел Библиотеки МГА МИД.  
Фонд 199: Портфели Г. Ф. Миллера.  
Фонд 248: Канцелярия Сената.  
Фонд 290: Ямская канцелярия и контора в Москве и Петербурге.  
Фонд 415: Сибирская губернская канцелярия.
- Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА)  
Фонд 422: Военное управление армии.  
Фонд: Военно-ученый архив (ВУА).
- Тобольский филиал Государственного архива Тюменской области (ТФ ГАТюмо)  
Фонд 10: Тюменский земский суд.  
Фонд 152: Тобольское общее губернское управление.  
Фонд 154: Тобольская казенная палата.  
Фонд 329: Тобольское губернское правление.  
Фонд 417: Тобольский губернский статистический комитет.  
Фонд 479: Тобольский губернатор.
- Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ)  
Фонд 92: Канцелярия кяхтинского градоначальника.  
Фонд 111: Личный фонд купца М. Ф. Немчинова.
- Российский государственный исторический архив (РГИА)  
Фонд 20: Департамент торговли и мануфактур министерства финансов.  
Фонд 162: Главное управление путей сообщения.  
Фонд 1264: Первый сибирский комитет.  
Фонд 1265: Второй сибирский комитет.  
Фонд 1284: Департамент общих дел МВД.  
Фонд 1290: Центральный статистический комитет.  
Фонд 155: Канцелярия главного директора водяных коммуникаций.
- Центр хранения архивного фонда Алтайского края (ЦХАФ АК)  
Фонд 50: Главная чертежная Алтайского округа. Географические карты.

#### Сборники статистических сведений и документов, словари, энциклопедии

*Белявский, М. Т.* Наказы крестьян Енисейской провинции в Уложенную комиссию 1767 г. / М. Т. Белявский, О. А. Омельченко // Источниковедение и археография Сибири. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1977. – С. 202–220.

*Даль, В.* Толковый словарь Живого великорусского языка / В. Даль. – Т. IV. – М.: Русский язык, 1991. – 683 с.

*Дорожник по Сибири и Азиатской России.* – Томск, 1899. – Кн. 1. – 123 с., объявл. 64 с.

*Дорожник чужеземной и российской и поверстная книга Российского государства, с приложением известия о почтах и щета весовых за письма денег, также списка почтмейстерам и других нужных сведений, для пользы гонцов и путешественников.* Собраны и напечатаны на иждивении императорского Санкт-петербургского Почтамта под смотрением Василия Григорьевича Рубана, господина коллежского асессора и

Вольного Российского собрания, при императорском Московском университете члена. – СПб.: Тип. Вейбрехта и Шноора, MDCCLXXVII (1777). – 224 с.

*Дорожной календарь на 1762 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб.: Имп. Акад. Наук, 1762. – 52 с.

*Дорожной календарь на 1766 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб.: Имп. Акад. Наук, 1765. – 52 с.

*Дорожной месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб.: Имп. Акад. Наук, 1772. – 64 с.

*Дорожной месяцеслов на 1776 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб.: Имп. Акад. Наук, 1776. – 60 с.

*Записки Военно-топографического депо, по высочайшему Его Императорского Величества повелению изданные директором онаго депо генерал-майором Тучковым. Часть X.* – СПб.: Военная тип., 1847. – Отд. I: История военно-топографического депо и геодезических работ Генерального штаба с 1835 по 1847 год, с двумя прибавлениями.

*Зверинский, В.* Список населенных мест по сведениям 1859 г. Томская губерния / В. Зверинский. – СПб.: Центр. стат. ком. Мин-ва внутр. дел, 1868. – СХХIV, 148 с.

*Зверинский, В.* Списки населенных мест по сведениям 1868–1869 гг. Тобольская губерния / В. Зверинский. – СПб.: Центр. стат. ком. Мин-ва внутр. дел, 1871. – II, ССХХII, 196 с.

*Зобнин, Ф. К.* Из года в год: Описание круговорота крестьянской жизни в с. Усть-Ницинском Тюменского округа / Ф. К. Зобнин // Живая старина. – 1894. – Вып. I. – С. 37–64.

*Иванов, Ю. Г.* Энциклопедия чая / Ю. Г. Иванов. – Смоленск: Русич, 2001. – 624 с., ил. – (Энциклопедия домашнего хозяйства).

*Известия Иркутской городской Думы.* – Иркутск: Типо-лит. К. И. Витковского, 1887–1896.

*Карманная почтовая книжка, или сборник почтовых постановлений до всеобщего сведения относящихся.* – СПб.: Почт. департ., 1849. – 199, XLIV. – Почтовая карта Российской империи.

*Маак, Р.* Списки населенных мест по сведениям 1859 г. Енисейская губерния / Р. Маак. – СПб.: Центр. стат. ком. Мин-ва внутр. дел, 1859. – 74 с.

*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.

*Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири.* – СПб.: Мин-во земледелия и гос. имущества, 1888–1898. – Вып. 1–22.

*Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний.* – М.; Иркутск: Мин-во земледелия и гос. имущества, 1889–1894. – Т. I. – Т. II. – Вып. 1–6; Т. III–IV. – Вып. 1–6.

*Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Ялуторовского округа Тобольской губернии.* – М.: Мин-во землед. и гос. имуществ, 1897. – Т. I: Исследование, произведенное под руков. Н. К. Куша. 1897. – XXIX, 831 с., 3 л.

*Материалы по исследованию крестьянского и инородческого хозяйства в Томском округе / сост. С. П. Швецов.* – Барнаул: Гл. упр. Алт. окр., 1898–1900. – Т. I. – Вып. 1–2; Т. II. – Вып. 1–4.

*Наказы якутов в комиссию 1767 года о сочинении проекта нового уложения / сост. М. Н. Мартынов // Уч. зап. АН СССР. Якутский филиал Ин-та языка, лит-ры и ист.* – Якутск, 1955. – Вып. 3. – С. 53–72.

*Насибяну, подполк.* Топографическое описание к съемке чинов I-го съёмочного отделения в 1904 году (Извлечение из отчета Сибирского Военно-Топографического отдела за 1904 год) // Записки ВТУ Глав. управления Ген. штаба / издал начальник управления ген.-от-инфантерии Артамонов. – СПб., 1907. – Ч. LXIII. – Отд. I. – С. 96–103.

*Населенные места Российской империи в 500 и более жителей с указанием всего наличного в них населения и числа жителей преобладающих вероисповеданий по данным первой всеобщей переписи населения 1897 г. / под ред. Н. А. Тройницкого.* – СПб.: Центр. стат. ком., 1905. – IX, 369, 119 с.

*Никольский, Ф. С.* Систематическое изложение законов о путях сообщения / Ф. С. Никольский. – СПб.: Тип. В. С. Балашева, 1881. – 215 с.

*Обзор Енисейской губернии за 1870–1888 годы.* – Красноярск, 1871–1889.

*Обзор Забайкальской области за 1884–1885 годы.* – Чита, 1885–1886.

- Обзор Иркутской губернии за 1880–1895 годы.* – Иркутск: Губ. стат. ком., 1881–1896.
- Обзор Тобольской губернии за 1870 год.* – Приложение ко всеподданнейшему отчету начальника Тобольской губернии за 1870 год. – Тобольск, 1871. – Рук.
- Обзор Тобольской губернии за 1891 г.* – Тобольск, [б. г.]. – 37 с.
- Обзор Тобольской губернии за 1892 г.* – Тобольск, [б. г.]. – 72 с.
- Описание Тобольского наместничества / сост. А. Д. Колесников.* – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1982. – 321 с.
- Памятная книжка Енисейской губернии на 1865, 1866, 1898 гг.* – Красноярск: Губ. стат. ком., 1866–1899.
- Памятная книжка Западной Сибири за 1881 г.* – Омск, 1882. – 319 с.
- Памятная книжка Западной Сибири 1882 года.* – Омск, 1883. – 394 с.
- Памятная книжка Иркутской губернии за 1863–1865, 1870, 1881, 1887, 1891 гг.* – Иркутск: Губ. стат. ком., 1863–1891.
- Памятная книжка Тобольской губернии на 1860–1866, 1884, 1888–1895 гг.* – Тобольск: Губ. стат. ком., 1860–1895.
- Памятная книжка Томской губернии на 1884–1885 гг.* – Томск: Губ. стат. ком., 1884–1885.
- Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. / под ред. Н. А. Тройницкого.* – СПб.: Центр. стат. ком., 1904–1905.
- Общий свод по империи результатов разработки данных Первой Всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г., 1905.* – Т. 1–2. –
- 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.
- Полное собрание законов Российской империи с 1649 года.* – СПб.: Тип. 2 отд. Соб. Е. И. В-ва канц., 1830. – Т. 1–45; 2-е собр. – СПб.: Тип. Соб. Е. И. В-ва канц., 1831–1882; 3-е собр. – СПб.: Тип. Соб. Е. И. В-ва канц., 1883–1916.
- Полный свод законов Российской империи: Свод уставов о повинностях / сост. Г. П. Савич.* – СПб.: Изд. Д. В. Чичинадзе, 1903. – 158 с.
- Положение о губернских строительных и дорожных комиссиях.* – СПб.: [б. и.], 1849. – 30, 4 с.
- Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, царства Польского и других присоединенных областей. В трех частях с принадлежащими к оному таблицами, расписаниями, почтовыми картами и др. сведениями. Издан по высочайше утвержденному Его Императорским Величеством положению Комитета гг. Министров от Почтового Департамента.* – СПб.: Медицин. департ. МВД, 1824. – VII, 454 с.
- Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и других присоединенных областей, в трех частях с принадлежащими к оному таблицами, расписаниями, почтовыми картами и др. сведениями. Издан от Почтового Департамента сообразно с последовавшими переменами Вторым тиснением.* – СПб.: Тип. Карла Крайя, 1829. – VIII, 2, 475 с.: табл.
- Почтовый дорожник Российской империи по высочайшему повелению изданный Почтовым Департаментом с приложением нумерной карты для отыскивания дорог.* – СПб.: Тип. Почт. департ., 1863. – 573 с.: карта.
- Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты.* – СПб.: Тип. Почт. департ., 1871. – 415, 24 с.: карта.
- Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты.* – СПб.: Почт. департ., 1875. – 275, 343, VII с.: карта.
- Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты.* – СПб.: Почт. департ., 1880. – 627, 42, 32, 43 с.: карта.
- Почтовый дорожник Российской империи с приложенной нумерной картой.* – СПб.: Главное Управл. почт и телеграфов, 1888. – 260, 4 с.

- Разумов, Н. И.* Забайкалье. Свод материалов для исследования местного землевладения и землепользования. – СПб.: Изд. канц. Комитета министров, 1899. – 373 с.
- Российский почтовый дорожник, с картою.* – СПб.: Почт. департ., 1842. – 581 с.
- Россия.* Полное географическое описание нашего Отечества: настольная и дорожная книга для русских людей / гл. ред. В. П. Семёнов-Тян-Шанский; под общ. ред. П. П. Семёнова-Тян-Шанского, В. И. Лиманского. Т. 16: Западная Сибирь / сост. И. П. Толмачёв и др. – СПб.: Изд. А. Ф. Девриена, 1907. – VIII, 669 с.
- Свод законов Российской империи: Устав о земских повинностях.* – СПб.: Гос. тип., 1899. – 345 с.
- Свод законов Российской империи: Устав путей сообщения.* – СПб.: Гос. тип., 1857. – Т. 12. – Ч. 1. Тетр. 1. – 269 с.
- Свод законов Российской империи: Свод уставов о повинностях.* – СПб.: Тип. Второго отд. Собств. Е. И. В-ва канц., 1842. – Т. 4. – 403 с.
- Свод учреждений и уставов о ссыльных // Свод законов Российской империи, повелением государя императора Николая Павловича составленных. Уставы благочиния.* – СПб.: Тип. Второго отд. Собств. Е. И. В-ва канц., 1832. – Т. 14. – Ч. 5. – С. 37–136, 199–238.
- Свод учреждений и уставов о ссыльных // Свод законов Российской империи, повелением государя императора Николая Павловича составленный. Свод уставов благочиния.* – СПб.: Тип. Второго отд. Собств. Е. И. В-ва канц., 1833. – Т. 14. – Ч. 5. – Кн. 2. – С. 395–492, 493–593.
- Свод учреждений и уставов о ссыльных // Свод законов Российской империи, повелением государя императора Николая Павловича составленный.* – СПб.: Тип. Собств. Е. И. В-ва канц., 1857. – Т. 14. – Разд. паг. – С. 1–151, 152–177.
- Сибирский дорожник 1889 г.* – Томск: Изд. Михайлова и Макушина, 1889. – 66, 8 с.
- Сибирский торгово-промышленный календарь на 1894 год.* – Томск: Романов, 1893. – 304 с.
- Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 год.* – Томск: Романов, 1895. – 592 с.: прил.
- Систематический указатель правительственных распоряжений по внутренним водным и шоссейным путям, подведомственным Министерству путей сообщения (1841–1888 годы).* – СПб.: Тип. Е. Евдокимова, 1890. – 105 с.
- Спутник по Сибири.* – Иркутск: Изд. тип. газеты «Сибирь», 1887. – 134, 2, 40 и 2 с.: карта.
- Статистика российской империи. Волости и населенные места 1893 г.* – СПб.: Центр. стат. ком., 1894. – Т. XXVII. Вып. 4, 8, 10; 1895. – Т. XXIX. Вып. 11, 12. –
- 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.
- Статистический обзор Тобольской губернии за 1897 г.* – Тобольск: Губерн. стат. ком., 1898. – 94, 57 с.
- Таможенные книги сибирских городов XVII в. Вып. 1: Сургут и Тара / гл. ред. Д. Я. Резун.* – Новосибирск, 1997; Вып. 2: Туринск, Кузнецк и Томск / авт.-сост.: З. В. Башкатова, И. Р. Соколовский, И. П. Каменецкий, В. А. Есипов; гл. ред. Д. Я. Резун. – Новосибирск: Ин-т истории СО РАН, 1999. – 124 с.
- Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности / Особое совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности.* – СПб.: [б. и.], 1903 –
- Т. 53: Тобольская губерния, 1903. – 2, IV, 426 с.
- Т. 54: Енисейская губерния, 1903. – VI, 313 с.
- Т. 55: Иркутская губерния, 1903. – 4, 84 с.
- Т. 56: Томская губерния, 1904. – 2, 11, 296 с.
- Тюмень в XVII столетии. Собрание материалов для истории города.* – М.: Изд. А. И. Чукмалдиной, 1903. – 166 с. – 1 план. – 2 ил.
- Устав путей сообщения (свода законов Т. XII, ч. 1.) / сост. Ф. С. Никольский и В. К. Томашевский.* – СПб.: Тип. Балашева, 1877. – 302 с.
- Филимонов, В.* Топографическое, историческое и экономическое описание Тобольской губернии. О городе Таре и об уезде оного учиненное по высочайше указанному плану 1784 года / В. Филимонов // Описание Тобольского наместничества / сост. А. Д. Колесников. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1982.

Шободоев, Е. Б. Из отчета иркутского гражданского губернатора Н. И. Трескина за 1806–1812 гг. / Е. Б. Шободоев // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 32–35.

### Мемуары, дневники, летописи, хроники, путевые заметки

Антонов, К. А. Памятная с 1867 г. / К. А. Антонов // Летопись города Иркутска XVII–XIX вв. / сост. и науч. ред. Н. В. Каликаускене. – Иркутск: Восточно-Сибирское кн. изд-во, 1996. – С. 231–261.

Белов, И. Путевые заметки и впечатления по Западной Сибири / И. Белов. – М.: Тип. Ал-ра Семена, 1852. – 105 с.

Беляев, А. П. Воспоминания декабриста о пережитом и пережитом / А. П. Беляев; изд. подг. В. А. Ковалёв, Л. Н. Ермолаева. – Красноярск: Кн. изд-во, 1990. – 381 с.

Бестужев-Марлинский, А. Л. Отрывки из рассказов о Сибири / А. Л. Бестужев-Марлинский // Русские очерки. – М., 1956. – Т. 1. – С. 141–157.

Буланова-Трубникова, О. Странички воспоминаний / О. Буланова-Трубникова // Былое. – 1924. – № 24.

Вагин, В. И. Мои воспоминания / В. И. Вагин // Мемуары сибиряков. XIX век / сост., предисл., коммент. Н. П. Матханова, публ. текстов Н. П. Матханова, О. Т. Базалийская; отв. ред. Н. Н. Покровский. – Новосибирск: Сибирский хронограф, 2003. – С. 14–87.

Вигель, Ф. Ф. Записки Филиппа Филипповича Вигеля / Ф. Ф. Вигель. – М.: Изд. Русского архива. Универс. тип., 1864. – Т. 1, ч. 2. – 244 с.

Елпатьевский, С. Я. Воспоминания за 50 лет / С. Я. Елпатьевский. – Л.: Гослитиздат, 1929. – 120 с.

Колесников, В. П. Записки несчастного, содержащие путешествие в Сибирь по «Канату» / В. П. Колесников. – СПб.: Отни, 1914. – 112 с.

Кон, Ф. За пятьдесят лет. В рядах «Пролетариата» / Ф. Кон // Собр. соч. – М.: Изд-во о-ва политкаторжан и ссыльнопоселенцев, 1932. – Т. 1. – 360 с.

Кочнев, П. Ф. Жизнь на Большой Реке: записки сибирского приказчика / П. Ф. Кочнев; составл., публ., предисл. Т. С. Мамсик; коммент. А. С. Ваганов, Т. С. Мамсик. – Новосибирск: ИД «Сова», 2006. – 388 с.: ил., прил.

Кропоткин, П. А. Дневник / П. А. Кропоткин. – М.; Пг.: Гос. изд., 1923. – 293 с.

Кропоткин, П. А. Записки революционера / П. А. Кропоткин. – М.: Мысль, 1966. – 504 с.

Кропоткина, В. С. Воспоминания / В. С. Кропоткина // Мемуары сибиряков. XIX век / сост. Н. П. Матханова; отв. ред. Н. Н. Покровский. – Новосибирск: Сибирский хронограф, 2003. – С. 88–150.

Кушевский, И. А. Дорога и сибирский мужик / И. А. Кушевский // Русские очерки. – М.: Гос. изд-во худ. лит., 1956. – Т. 2. – С. 589–593.

Летопись города Иркутска XVII–XIX вв. / сост. и науч. ред. Н. В. Каликаускене. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1996. – 320 с.

Летопись губернского города Иркутска // Летопись города Иркутска XVII–XIX вв. / сост. и науч. ред. Н. В. Каликаускене. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1996. – С. 49–88.

Лосев, А. И. Обзорение разных происшествий, до истории и древностей касающихся, в Иркутской губернии и в сопредельных оной странах бывших, сообразно предписанию г-на главного губерний начальника сочиненное губернским землемером, надворным советником, императорского Санкт-Петербургского Вольного экономического общества членом Антоном Лосевым в городе Иркутске в 1812-м году / А. И. Лосев // Летопись города Иркутска XVII–XIX вв. / сост. и науч. ред. Н. В. Каликаускене. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1996. – С. 111–230.

Майдель, Г. Л. Путешествие по северо-восточной части Якутской области в 1868–1870 годах, выполненное по поручению генерал-губернатора Восточной Сибири и Восточно-Сибирского отдела императорского русского географического общества / Г. Л. Майдель; пер. с нем. В. Л. Бианки // Приложение к 74 тому зап. Имп. Акад. Наук № 3. – СПб.: Тип. имп. Акад. Наук, 1894. – Т. 1. – XIV, 599 с.; Т. 2. – XII, 308 с.

Максимов, С. В. На Востоке. Поездка на Амур в 1860–1861 годах. Дорожные заметки и воспоминания / С. В. Максимов. – СПб.: [б. и.], 1864. – 588 с.

Максимов, С. В. На Востоке. Поездка на Амур. Дорожные заметки и воспоминания. / С. В. Максимов. – 2-е изд. – СПб.: Изд. С. В. Звонарёва, 1871. – [4], 594 с.

- Мартос, А.* Письма о Восточной Сибири / А. Мартос. – М.: Универс. тип., 1827. – 291 с.
- Мичи, А.* Путешествие по Амуру и Восточной Сибири / А. Мичи. – СПб.: Изд. М. О. Вольфа, 1868. – 351 с.
- Накамура, С.* Японцы и русские. Из истории контактов / С. Накамура. – М.: Прогресс, 1983. – 303 с.
- Небольсин, П. И.* Записки на пути из Петербурга в Барнаул / И. Небольсин. – СПб.: [б. и.], 1850. – 248 с.
- Небольсин, П. И.* Путевые рассказы о Сибири / П. И. Небольсин // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. – СПб., 1848. – Т. 71. – С. 110–150.
- От Москвы до Кяхты* // Русский курьер. – 1881. – № 153. – С. 1–2.
- Пахолков, П.* Записки об Амуре, за первые годы со времени занятия его Россией в 1854 году / П. Пахолков // Мемуары сибиряков. XIX век. / сост., предисл., коммент. Н. П. Матханова, публ. текстов Н. П. Матханова, О. Т. Базалийская; отв. ред. акад. Н. Н. Покровский. – Новосибирск: Сибирский хронограф, 2003. – С. 157–216.
- Пантелеев, Л. Ф.* Воспоминания / Л. Ф. Пантелеев. – М.: Худ. лит.-ра, 1958. – 848 с.
- Пешков, Д.* Путевые записки (дневник) от Благовещенска до Петербурга изо дня в день, с 7 ноября 1889 г. по 19 мая 1890 г., во время поездки верхом на «Сером» / Д. Пешков. – СПб.: Тип. С. Добродеева, 1890. – 104 с.
- Попов, И. И.* Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет / И. И. Попов. – Л.: Колос, 1924. – Кн. 1. – 180 с.
- Полевой, Н.* Рассказы русского солдата. Часть I. Крестьянин / Н. Полевой // Избранные произведения и письма. – Л.: Худ. лит.-ра, 1986. – 581 с.
- Прибылев, А. В.* Записки народовольца / А. В. Прибылев // Историко-революционная библиотека. – М.: Изд-во Всесоюзного об-ва политкаторжан и ссыльнопоселенцев, 1930. – № 6–7. – 307 с.
- Радищев, А. Н.* Записки путешествия по Сибири / А. Н. Радищев // Избр. соч. – Л.: Гослитиздат, 1949. – С. 704–718.
- Радищев, А. Н.* Дневник путешествия из Сибири / А. Н. Радищев // Избр. соч. – Л.: Гослитиздат, 1949. – С. 719–759.
- Радищев, А. Н.* Письма из сибирской ссылки / А. Н. Радищев // Избр. соч. – Л.: Гослитиздат, 1949. – С. 525–612.
- Сибиряков, В.* Летопись г. Иркутска 1652–1763 гг. / В. и А. Сибиряковы // Летопись города Иркутска XVII–XIX вв. / сост. и науч. ред. Н. В. Каликаускене. – Иркутск: Восточ.-Сиб. кн. изд-во, 1996. – С. 15–48.
- Соболь, А.* «Колесуха». Амурская колесная дорога / А. Соболь. – М.: Изд-во Всесоюзного общества политкаторжан и ссыльнопоселенцев, 1925. – 32 с. – (Дешевая библиотека журнала «Каторга и ссылка»).
- Сперанский, М. М.* Дневник, веденный во время переездов по Сибири / М. М. Сперанский // В память графа Михаила Михайловича Сперанского. 1772–1872 гг. – СПб., 1872. – 800 с.
- Стахеев, Д. И.* Глухие места. Рассказы / Д. И. Стахеев. – СПб.: А. И. Щербаков, 1868. – 333 с.
- Стахеев, Д. И.* За Байкалом и на Амуре. Путевые картины / Д. И. Стахеев. – СПб.: Тип. Вульфа, 1869. – 347 с.
- Струве, Б. В.* Воспоминания о Сибири 1848–1854 гг. / Б. В. Струве. – СПб.: Обществ. польза, 1880. – 180 с.
- Традиционная педагогика: учеб. прогр., хрестоматия и практикум (для студентов исторического факультета) / авт.-сост. и отв. ред. В. А. Зверев.* – Новосибирск: Изд. НГПУ, 2005. – 120 с.
- Турбин, С.* Страна изгнания или исчезнувшие люди: Сибирские очерки / С. Турбин. – СПб.: Изд. Плотникова, 1872. – 366 с.
- Ушаков, Н.* На Байкале: Из путевых заметок по Восточной Сибири / Н. Ушаков // Морской сборник. – 1865. – № 6. – 252 с.
- Черепанов, С.* Воспоминания сибирского казака / С. Черепанов // Древняя и новая Россия. – 1876. – № 10. – С. 180–187.
- Чукмалдин, Н. М.* Мои воспоминания: Избранные произведения / Н. М. Чукмалдин. – Тюмень: Софт-Дизайн, 1997. – 368 с.
- Якубович, П. Ф.* В мире отверженных. Записки бывшего каторжанина / П. Ф. Якубович, вст. ст. Б. Двинянова; подгот. текста и примеч. И. Якубович. – М.; Л.: Худ. лит. Ленингр. отд-ние, 1964. – Т. I. – 419 с.; – Т. II. – 414 с.



## Периодика

- Биржа. – СПб., 1874.  
Варшавский дневник. – Варшава, 1876.  
Восточное обозрение. – Иркутск, 1882–1898.  
Голос. – СПб., 1874.  
Енисейские губернские ведомости. – Красноярск, 1863.  
Журнал для воспитанников военно-учебных заведений. – СПб., 1841–1848.  
Известия Иркутской городской думы. – Иркутск, 1886–1896.  
Ирбитский ярмарочный листок. – Ирбит, 1862–1893.  
Иркутские губернские ведомости. – Иркутск, 1858–1890.  
Казанский биржевой листок. – Казань, 1881.  
Морской сборник. – СПб., 1865.  
Московские ведомости. – М., 1840–1873.  
Нижегородский сборник. – Нижний Новгород, 1871.  
Правительственный вестник. – СПб., 1872–1884.  
Производитель и промышленник. – СПб., 1859.  
Русские ведомости. – СПб., 1876–1883.  
Санкт-петербургские ведомости. – СПб., 1850–1864.  
Северная пчела. – СПб., 1831–1845.  
Северный вестник. – СПб., 1891.  
Сибирская газета. – Иркутск, 1885–1886.  
Сибирский вестник. – Томск, 1885–1887.  
Сибирский сборник / Прил. к газ. «Восточное обозрение». – Иркутск, 1894–1904.  
Сибирь. – Иркутск, 1873–1887.  
Тобольские губернские ведомости. – Тобольск, 1862–1886.  
Томские губернские ведомости. – Томск, 1865–1882.  
Якорь. – СПб., 1864.

## Исследования

- Азиатская Россия* / общ. руководство Г. В. Глинки; ред. текста И. И. Тхоржевский. – СПб.: Переселен. упр. Гл. упр. землеустройства и земледелия, 1914. – Т. I–III.
- Александров, В. А. Русское население Сибири XVII – начала XVIII вв.: Енисейский край / В. А. Александров. – М.: Наука, 1964. – 303 с.
- Александров, В. А. Власть и общество. Сибирь в XVII в. / В. А. Александров, Н. Н. Покровский. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1991. – 401 с.
- Алексеев, В. В. Введение / В. В. Алексеев // Опыт российских модернизаций. XVIII–XX вв. / отв. ред. акад. В. В. Алексеев. – М.: Наука, 2000. – С. 3–9.
- Андреев, А. И. Топографические описания и карты сибирских наместничеств 1783–1794 гг. и работы, связанные с ними / А. И. Андреев // Вопросы географии. История географических знаний: сб. ст. – М., 1950. – Вып. 17. – С. 203–212.
- Андреев, В. М. Революционеры-народники в Сибирской ссылке / В. М. Андреев // Ссылные революционеры в Сибири (XIX в. – февраль 1917 г.). – Вып. 2. – Иркутск: Иркут. кн. изд-во, 1974. – С. 54–90.
- Андреева, Е. А. Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников / Е. А. Андреева // Труды ТОКМ: сб. ст. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 22–29.
- Андриевич, В. К. Исторический очерк Сибири по данным, представленным Полным собранием законов / В. К. Андриевич. – Иркутск: Тип. окр. штаба, 1886. – Т. II. – 111, 353 с.; Томск, 1887. – Т. III. – 337 с.; СПб., 1887. – Т. IV. – 60, 308 с.

- Андриевич, В. К.* История Сибири / В. К. Андриевич. – СПб.: Тип. В. Комарова, 1889. – Ч. I. – XIV, 220 с.; Ч. 2. – XV, 487 с.
- Андриевич, В. К.* Сибирь в XIX столетии / В. К. Андриевич. – СПб.: Тип. В. Комарова, 1889. – Ч. I. – XX, 298 с.; 1890. – Ч. II. – XIV, 425 с.
- Андрющенко, Б. К.* Организация дорожной повинности крестьян Томской губернии первой половины XIX в. / Б. К. Андрющенко // Человек в истории. Памяти профессора З. Я. Бояршиновой: сб. науч. ст. и матер. / отв. ред. А. Н. Жеравина. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1999. – С. 168–176.
- Андрющенко, Б. К.* Обустройство и содержание Томско-Ачинского участка Сибирского тракта (вторая половина XIX в.) / Б. К. Андрющенко // Труды ТОКМ: сб. ст. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 37–40.
- Андрющенко, Б. К.* История дорожного дела в Томской области / Б. К. Андрющенко и др.; под ред. В. П. Зиновьева. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1999. – 284 с.
- Анучин, Е. Н.* Материалы для уголовной статистики России. Исследование о проценте ссылаемых в Сибирь / Е. Н. Анучин. – Тобольск: Изд. Тоб. губ. стат. к-та, 1866. – Ч. I. – 233 с.
- Анучин, Е. Н.* Исследование о проценте сосланных в Сибирь в период 1827–1846 гг. / Е. Н. Анучин. – СПб.: [б. и.], 1873. – IV, 246 с.: 14 карт.
- Асалханов, И. А.* Сельское хозяйство Сибири конца XIX – начала XX вв. / И. А. Асалханов. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – 267 с.
- Асалханов, И. А.* Социально-экономическое развитие юго-восточной Сибири во второй половине XIX в. / И. А. Асалханов. – Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1963. – 494 с.
- Астырев, Н. М.* На таежных прогалинах. Очерки жизни населения Восточной Сибири / Н. М. Астырев. – М.: [б. и.], 1891. – VIII, 450 с.
- Бабиков, С. С.* Нелькан-Аянский тракт / С. С. Бабиков // Северная Азия. – М.: Об-во изуч. Урала, Сибири и Дальнего Востока, 1925. – Кн. 4. – С. 43–52.
- Бабков, В. Ф.* Развитие техники дорожного строительства / В. Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 1988. – 272 с.
- Базилевич, К.* Почта в России в XIX веке / К. Базилевич. – М.: Изд-во НКПТ, 1927. – 196 с.
- Бахрушин, С. В.* Научные труды. Т. 3: Избранные работы по истории Сибири XVI–XVII вв. Ч. I. Вопросы русской колонизации Сибири в XVI–XVII вв. Очерк второй: Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. / С. В. Бахрушин. – М., 1955. – С. 72–137.
- Баяндин, В. И.* Некоторые вопросы этапирования ссыльных в Сибирь во второй половине XIX – начале XX века / В. И. Баяндин, О. Н. Катюнов // Куйбышев (Кайск): исторический опыт социально-экономического и культурного развития. – Куйбышев, 1997. – С. 22–25.
- Безотосный, В. М.* Наградное дело сотника Пешкова / В. М. Безотосный // Российский архив. – М., 1995. – Т. 6. – С. 366–375.
- Беликов, Д. Н.* Первые русские крестьяне-населенники Томского края и разные особенности в условиях их жизни и быта. (Общий очерк за XVII и XVIII столетия) / Д. Н. Беликов. – Томск: Типо-лит. М. Н. Кононова и И. Ф. Скулимовского, 1898. – 138 с.
- Берг, Н. В.* Восстание поляков на Кругобайкальской дороге / Н. В. Берг // Исторический вестник. – 1883. – Март. – С. 558–574.
- Бойко, В. П.* Томское купечество в конце XVIII–XIX вв.: Из истории формирования сибирской буржуазии / В. П. Бойко. – Томск: Водолей, 1996. – 320 с.
- Бойко, В. П.* Купечество Западной Сибири в конце XVIII–XIX вв. / В. П. Бойко. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2007. – 424 с.
- Большаков, В. Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX в. / В. Н. Большаков. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1991. – 215 с.
- Борзунов, В. Ф.* История создания транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX вв.: дис. ... д-ра ист. наук / В. Ф. Борзунов. – Томск, 1972. – Т. I. – 644 с.
- Бородавкин, А. П.* К истории торговли и торгово-ростовщического капитала в Сибири (1861–1891 гг.) / А. П. Бородавкин, А. А. Говорков // Вопросы истории Сибири: сб. ст. / ред. Л. И. Боженко, А. П. Бородавкин. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1965. – Вып. 2. – С. 37–60.

- Бородавкин, А. П.* Об особенностях развития капитализма в Сибири (1861 г. – вторая половина 90-х гг. XIX в.) / А. П. Бородавкин, Г. Х. Рабинович, Л. Г. Сухотина // Вопросы истории Сибири: сб. ст. / ред. Л. И. Боженко, А. П. Бородавкин – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1965. – Вып. 2. – С. 3–19.
- Бочанова, Г. А.* Обрабатывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX – начало XX вв.) / Г. А. Бочанова. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1978. – 256 с.
- Бочанова, Г. А.* Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX вв. / Г. А. Бочанова, Л. М. Горюшкин, Г. А. Ноздрин. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2000. – 212 с.
- Бояршинова, З. Я.* Население Томского уезда в первой половине XVII в. / З. Я. Бояршинова // Тр. Томск. ун-та. – Томск, 1950. – Т. 112. – (Сер. истории и филологии).
- Бояршинова, З. Я.* О формировании сословия государственных крестьян в Сибири (XVIII – первая четверть XIX вв.) / З. Я. Бояршинова // Вопросы истории Сибири. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1964. – С. 44–55.
- Бржозовский, О.* Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части / О. Бржозовский. – Казань: Изд. Ивана Дубровина, 1855. – 68 с.
- Бродель, Ф.* Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV–XVIII вв. Т. 2 : Игры обмена / Ф. Бродель. – М.: Прогресс, 1988. – 632 с.
- Б-тов, Г. Б.* Кустарная промышленность и важное ее значение для края / Г. Б. Б-тов // Сибирский сборник. – 1900. – Вып. 1. – С. 75–91.
- Булыгин, Ю. С.* Змеиногорский тракт / Ю. С. Булыгин // Барнаул: энциклопедия. – Барнаул: Изд-во Алт. гос. ун-та, 2000. – С. 124.
- Буцинский, П. Н.* Заселение Сибири и быт ее первых насельников / П. Н. Буцинский. – Харьков: [б. и.], 1889. – 345 с.
- Буцинский П. Н.* Заселение Сибири и быт ее первых насельников / П. Н. Буцинский. – Тюмень: Мандрика, 2003. – 368 с.
- Быконя, Г. Ф.* Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. / Г. Ф. Быконя. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1981. – 248 с.
- Вагин, В.* Исторические сведения о деятельности М. М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1821 год / В. Вагин. – СПб.: [б. и.], 1872. – Т. I. – X, 801 с.; Т. II. – VII, 752 с.
- Вегман, В. Н. Г.* Чернышевский на эталном пути / В. Вегман // Сибирские огни. – 1934. – № 3. – С. 191–197.
- Вигилев, А. Н.* История отечественной почты / А. Н. Вигилев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Радио и связь, 1990. – 312 с.: ил.
- Вилков, О. Н.* К истории Красноярска и Сибирского тракта в XVIII в. / О. Н. Вилков // Вопросы истории социально-экономической и культурной жизни Сибири. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1976. – С. 51–59.
- Вилков, О. Н.* Очерки социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII вв. / О. Н. Вилков; отв. ред. А. А. Преображенский. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1990. – 368 с.
- Владимирский-Буданов, М. Ф.* Обзор истории русского права / М. Ф. Владимирский-Буданов. – Ростов-на-Дону: Феникс, 1995. – 640 с.
- Воробьев, В. В.* Города южной части Восточной Сибири / В. В. Воробьев. – Иркутск: Иркут. кн. изд-во, 1959. – 146 с.
- Воробьев, В. В.* Формирование населения Восточной Сибири / В. В. Воробьев. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – 260 с.
- Высоков, М. С.* История почты, телеграфа и радио на Дальнем Востоке России (40-е годы XVII в. – начало XX в.) / М. С. Высоков. – Южно-Сахалинск: Изд-во СахГУ, 2004. – 120 с.
- Гаге, К.* Об условиях торгового отношения Европы с Западной Сибирью / К. Гаге, Тегнер // Записки Западно-Сибирского отдела Рус. геогр. о-ва. – Омск: [б. и.], 1882. – Кн. IV. – С. 1–35.
- Гагемейстер, Ю. А.* Статистическое обозрение Сибири, составленное по Высочайшему Его Императорского величества повелению, при Сибирском комитете, действительным статским советником Гагемейстером / Ю. А. Гагемейстер. – СПб.: [б. и.], 1854. – Ч. I. – 359, IV с., табл.; Ч. 2. – 697, VI с., XXV табл.
- Геденштром, М.* Отрывки из Сибири / М. Геденштром. – СПб.: Тип. Медицин. департ. МВД, 1830. – 165 с.

- Гельфер, А.* Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения / А. Гельфер. – СПб.: Мин-во путей сообщ., 1911. – Т. I. – 130 с.
- Георгиевский, П. И.* Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке / П. И. Георгиевский. – СПб.: Тип. Ю. Н. Эрлих, 1893. – 96 с.
- Гернет, М. Н.* История царской тюрьмы: в 5 т. / М. Н. Гернет. – Изд. 3-е. – М.: Юрид. лит-ра, 1960–1963.
- Головачёв, П. М.* Пути сообщения Сибири XVI и XVII веков / П. М. Головачёв. – Тобольск: Губ. тип., 1893. – 26 с.
- Головачёв, П. М.* Сибирь / П. М. Головачёв. – М.: Тип. Базанова, 1902. – 300 с.
- Головачёв, П. М.* Сибирь: Природа. Люди. Жизнь / П. М. Головачёв. – М.: Дело, 1905. – 352 с.
- Гольдфарб, С.* Иркутская почта: Очерки истории / С. Гольдфарб. – Иркутск, 1998. – 271 с.
- Гордон, А.* Пореформенная российская деревня в цивилизационном процессе (Размышления о постановке вопроса) / А. Гордон // Рефлексивное крестьяноведение: Десятилетие исследований сельской России / под ред. Т. Шанина, А. Никулина, В. Данилова. – М.: МВШСЭН: РОССПЭН, 2002. – С. 141–160.
- Горемыкин, В. Н.* Экономический быт государственных крестьян Гилеволыповской, Калымской, Каменской, Караульноярской, Нерединой, Покровской, Сазоновской, Троицкой, Тугулымской, Успенской, Усть-Ницынской и Фоминской волостей Тюменского округа Тобольской губернии / В. Н. Горемыкин, П. И. Соколов // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб.: Изд. Мин-ва гос. им-в, 1889. – 160 с.
- Горьковская, З. П.* Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма: дис. ... канд. ист. наук / З. П. Горьковская. – Новосибирск, 1983. – 244 с.
- Горьковская, З. П.* Пища русских крестьян Сибири в повседневной жизни (период капитализма) / З. П. Горьковская, О. Н. Катюнов // Культурный потенциал Сибири в досоветский период (XVII – начало XX вв.): межвуз. сб. науч. тр. – Новосибирск: Изд. НГПИ, 1992. – С. 55–67.
- Горюшкин, Л. М.* Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.) / Л. М. Горюшкин. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1976. – 344 с.
- Горюшкин, Л. М.* Историкография Сибири (период капитализма): учебное пособие / Л. М. Горюшкин. – Новосибирск: Изд-во Новосиб. ун-та, 1979. – 79 с.
- Горюшкин, Л. М.* Развитие капитализма вширь в сибирской деревне периода империализма (1900–1917 гг.): дис. ... д-ра ист. наук / Л. М. Горюшкин. – Новосибирск, 1975. – 400 с.
- Горюшкин, Л. М.* О характере повинностей крестьян Западной Сибири в конце XIX – начале XX вв. / Л. М. Горюшкин // Изд. Сиб. отд-ния АН СССР. – 1963. – № 5. – Вып. 2. – С. 99–111.
- Горюшкин, Л. М.* Сибирское крестьянство на рубеже двух веков (конец XIX – начало XX вв.) / Л. М. Горюшкин. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1967. – 412 с.
- Григорьев, А. Д.* Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров / А. Д. Григорьев // Изв. Ин-та исследования Сибири. – Томск, 1921. – № 6. – 116 с.
- Громыко, М. М.* Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение / М. М. Громыко. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1965. – 267 с.
- Гузенков, С. В.* История транспортного освоения Лено-Витимского района (60-е годы XIX в. – 1917 г.): автореф. дис. ... канд. ист. наук / С. В. Гузенков. – Иркутск: Иркут. гос. ун-т, 1998. – 35 с.
- Гулишамбаров, С. И.* Торговля, промышленность и пути сообщения Сибири / С. И. Гулишамбаров. – СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1893. – 78 с.
- Гусейнов, Г. Ч.* Карта нашей родины: идеологема между словом и телом / Г. Гусейнов. – М.: ОГИ, 2005. – 214, [2] с.: ил. – (Нация и культура: Новые исследования: Антропология).
- Дворянов, В. Н.* В сибирской дальней стороне... (Очерки истории царской каторги и ссылки. 60-е годы XVIII в. – 1917 г.) / В. Н. Дворянов; под ред. А. Ф. Хацкевича. – 2-е изд. – Минск: Наука и техника, 1971. – 303 с.
- Девель, Ф.* Рассказы о Восточной Сибири / Ф. Девель. – М.: Тип. Сытина, 1896. – 127 с.
- Дмитриенко, Н. М.* Локальный метод и его использование в истории Сибири / Н. М. Дмитриенко // Сибирь в составе России: сб. ист.-стат. матер. / под ред. Б. К. Андрущенко. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1999. – С. 54–62.

- Дмитриенко, Н. М.* Купеческая семья Кухтериных / Н. М. Дмитриенко, В. П. Зиновьев // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX вв.): межвуз. сб. науч. ст. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 1995. – С. 191–203.
- Долгоруков, В. А.* Томская губерния и ее города / В. А. Долгоруков // Дорожник по Азиатской России. – Томск, 1899. – Кн. 3, май–июнь. – С. 59–68.
- Елизарова, Л.* История Кругобайкальского тракта / Л. Елизарова // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 22–27.
- Емельянов, Н. Ф.* Заселение русскими Среднего Приобья в феодальную эпоху / Н. Ф. Емельянов. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1981. – 181 с.
- Емельянов, Н. Ф.* Население Среднего Приобья в феодальную эпоху (состав, занятия, повинности) / Н. Ф. Емельянов. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1980. – 252 с.
- Емельянов, Н. Ф.* Город Томск в феодальную эпоху / Н. Ф. Емельянов. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1984. – 224 с.
- Жеравина, А. Н.* Кабинетское хозяйство в Сибири (1747–1861 гг.) / А. Н. Жеравина; под ред. В. П. Зиновьева. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2005. – 324 с.
- Живописная Россия.* Отечество наше в его земельном, историческом и бытовом значении. Западная Сибирь / общ. ред. П. П. Семёнов. – СПб.: Изд-во т-ва М. О. Вольфа, 1884. – Т. 16. – 370, IV с.
- Жижин, В. Д.* Ссылка в России (Законодательная история русской ссылки) / В. Д. Жижин // ЖМЮ. – 1900. – № 1. – С. 37–70; № 2. – С. 49–55.
- Завалишин, И.* Описание Западной Сибири / И. Завалишин. – М.: Изд. Об-ва распрот. полезн. книг, 1862. – 419 с.
- Завалишин, И.* Описание Западной Сибири: Томская губерния / И. Завалишин. – М.: Изд. Об-ва распр. полезн. книг, 1865. – Т. 2. – 277 с.
- Зверев, В. А.* Особенности естественного движения городского и сельского населения Сибири (конец XIX – начало XX вв.) / В. А. Зверев // Город и деревня Сибири в досоветский период. – Новосибирск: Изд. Новосиб. ун-та, 1984. – С. 103–113.
- Зверев, В. А.* Историческая эволюция крестьянских жилищ в Сибири по данным массовых санитарных обследований 1920-х гг. / В. А. Зверев // Сибирь в XVI–XX веках: Экономика, общественно-политическая жизнь и культура. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1997. – С. 139–154.
- Зверев, В. А.* Региональные условия воспроизводства крестьянских поколений в Сибири (1861–1917 гг.): учеб. пос. / В. А. Зверев. – Новосибирск: Изд. НГПУ, 1998. – 119 с.
- Зверев, В. А.* Поселения и жилища Новосибирского округа в 1920-е годы / В. А. Зверев // Этнография Алтая и сопредельных территорий. – Барнаул: Изд-во Барнаул. пед. ун-та, 1998. – С. 60–64.
- Зверев, В. А.* Семейное крестьянское жилище в его культурно-санитарном измерении (по материалам обследований в Томско-Кузнецком крае конца XIX – первой трети XX вв.) / В. А. Зверев // Крестьянская семья и двор в Сибири в XX в.: проблемы изучения: сб. науч. тр. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1999. – С. 13–33.
- Зверев, В. А.* Распространение печатных изданий в селениях Сибири пореформенного периода (1861–1904 гг.) / В. А. Зверев, К. Е. Зверева // Книжное дело в Сибири (конец XVIII – начало XX вв.): сб. науч. тр. – Новосибирск: Гос. публич. науч.-техн. б-ка СО АН СССР, 1991. – С. 118–139.
- Зимин, А. А.* Россия на рубеже XV–XVI столетий: (Очерк социально-политической истории) / А. А. Зимин. – М.: Мысль, 1982. – 333 с.
- Зиновьев, В. П.* Сибирь в экономике России XVIII – начала XX вв. / В. П. Зиновьев // Сибирь в составе России XIX – начала XX вв. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1999. – С. 9–40.
- Зиновьев, В. П.* Доставщики / В. П. Зиновьев // Труды ТОКМ: сб. ст. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 49–52.
- Зомбарт, В.* История экономического развития Германии в XIX веке / В. Зомбарт; пер. со второго нем. изд. с предисл. и прим. М. А. Лихарева и со вступ. заметкой проф. Ал. Арк. Кауфмана. – СПб.: Изд-во Брокгауза–Ефрона, [б. г.] – 548 с.
- Зомбарт, В.* Буржуа: Этюды из истории духовного развития современного экономического человека / В. Зомбарт; изд. подг. Ю. Н. Давыдов, В. В. Сапов; пер. с нем. – М.: Наука, 1994. – 444 с. – (Серия «Социологическое наследие»).

*Иркутск* и Иркутская губерния с очерком прочих губерний и областей Сибири. – Иркутск: Тип. Синецкина, 1870. – 140 с.

*История крестьянства Сибири: Крестьянство Сибири в эпоху капитализма* / отв. ред. Л. М. Горюшкин. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1983. – 399 с.

*История Сибири: в 5 т. / гл. ред. А. П. Окладников, В. И. Шунков.* – Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1968. – Т. 2: Сибирь в эпоху феодализма. – 538 с.; Т. 3: Сибирь в эпоху капитализма. – 530 с.

*Кабо, Р. М. Города Западной Сибири: Очерки социально-экономической географии (XVII – первая половина XIX вв.)* / Р. М. Кабо. – М.: Госуд. изд-во геогр. лит-ры, 1949. – 213 с.

*Казарян, П. Л. Ссылка в Сибирь (конец XVI – начало XIX вв.): учеб. пос.* / П. Л. Казарян. – Владивосток: Изд. Якут. ун-та, 1999. – 56 с.

*Казарян, П. Л. Якутско-Аянский тракт* / П. Л. Казарян // *Земля Иркутская.* – 2004. – № 3(26). – С. 12–20.

*Карцов, В. Г. Декабрист Г. С. Батеньков* / В. Г. Карцов. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1965. – 239 с.

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

*Катионов, О. Н. Дорожное устройство в Сибири в XIX в.* / О. Н. Катионов // *Россия и социально-экономическое развитие Сибири: тез. докл. и сообщ. зональной науч. конф., посвященной 60-й годовщине образования СССР и 400-летию присоединения Сибири к России.* – Тюмень: Изд. Тюмен. ун-та, 1982. – Ч. I. – С. 52–53.

*Катионов, О. Н. Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в.* / О. Н. Катионов // *Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма.* – Новосибирск: Изд. НГПИ, 1983. – С. 78–86.

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

*Катионов, О. Н. Источники для изучения извозного промысла крестьян Московско-Сибирского тракта второй половины XIX в.* / О. Н. Катионов // *Исторический опыт освоения Сибири: тез. докл. Всесоюзной науч. конф.* – Новосибирск: Изд-во ИИФиФ СО АН СССР, 1986. – Вып. I. Освоение Сибири с древнейших времен до октября 1917 года. – С. 96–98.

*Катионов, О. Н. Население Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в.* / О. Н. Катионов // *Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период: сб. науч. тр.* – Новосибирск: Изд. НГПИ, 1987. – С. 117–124.

*Катионов, О. Н. Некоторые итоги изучения роли извозного промысла в капиталистическом развитии Сибири* / О. Н. Катионов // *Хозяйственное освоение Сибири: сб. науч. тр. / ред. Л. М. Горюшкин.* – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1988. – С. 50–54.

*Катионов, О. Н. Источники для изучения извозного промысла крестьян Московско-Сибирского тракта второй половины XIX в.* / О. Н. Катионов // *Источники по истории освоения Сибири периода капитализма: сб. науч. тр. / отв. ред. Л. М. Горюшкин.* – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1989. – С. 46–58.

*Катионов, О. Н. Карты Омского государственного архива как исторический источник* / О. Н. Катионов // *Историческая наука в Омском педагогическом институте (к 60-летию со дня основания института): матер. конф.* – Омск: Изд-во Омского пед. ин-та, 1992. – С. 83–85.

*Катионов, О. Н. История старой сибирской карты в научных исследованиях XVII–XX вв.* / О. Н. Катионов // *Роль науки в освоении восточных районов страны: тез. докл. и сообщ. Всерос. науч. конф. (17–19 ноября 1992 г.).* – Новосибирск: Изд-во Ин-та истории СО РАН, 1992. – С. 11–12.

*Катионов, О. Н. Наш край на первых картах Сибири* / О. Н. Катионов // *Страницы истории Новосибирской области: Люди, события, культура: тез. докл. и сообщ. Первой областной научно-практической конференции краеведов.* – М., 1995. – Ч. I. С. 16–20.

*Катионов, О. Н. История научно-картографического изучения Сибири и Дальнего Востока XVII – начало XX вв.: библиограф. указ. лит. (вторая половина XVII в. – 1995 г.)* / О. Н. Катионов. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1998. – 165 с.

*Катионов, О. Н.* Сибирские ямщики в конце XVIII – начале XIX вв. / О. Н. Катионов // «Сибирь – мой край...»: Проблемы региональной истории и исторического образования: сб. науч. тр. / под ред. В. А. Зверева. – Новосибирск: Изд. НГПУ, 1999. – С. 236–250.

*Катионов, О. Н.* Ссылный тракт Сибири в конце XVIII–XIX вв. (Источники и историография) / О. Н. Катионов // Историческое образование в школе и вузе в условиях его диверсификации. (Региональный компонент: теория и практика): тез. докл. и сообщ. респ. науч.-практ. конф. (Новосибирск, 9–11 ноября 2000 г.) – Новосибирск: Изд. НГПУ, 2000. – С. 71–72.

*Катионов, О. Н.* Ссылный тракт на территории Новосибирской области в XIX в. / О. Н. Катионов // Новосибирская область в контексте российской истории. – Новосибирск: Ин-т истории СО РАН, 2001. – С. 43–46.

*Катионов, О. Н.* Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области / О. Н. Катионов, Ф. С. Кузнецова // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области: сб. науч. тр., посвященный 60-летию Новосибирской области / под ред. Л. М. Горюшкина и В. А. Зверева. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1997. – С. 48–58.

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

*Катионов, О. Н.* Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов. – Новосибирск: Изд. НГПУ, 2004. – 567 с.

*Катионов, О. Н.* Картографирование Московско-Сибирского тракта в XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов // Вестник Томского гос. ун-та. – 2005. – № 288. – С. 103–107. – (Сер. История. Краеведение. Этнология. Археология).

*Катионов, О. Н.* Итоги изучения истории Московско-Сибирского тракта в XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов // Вестник Томского гос. ун-та. – 2005. – № 288. – С. 108–112. – (Сер. История. Краеведение. Этнология. Археология).

*Катионов, О. Н.* Правовое положение ямщиков в Сибири в XVII – начале XIX вв. / О. Н. Катионов // Вестник НГУ. – Новосибирск, 2005. – Т. 4. – Вып. 2: История. – С. 87–93. – (Сер. История, филология).

*Катионов, О. Н.* Образ Московско-Сибирского тракта на картах XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов // Образ Сибири в общественном сознании россиян XVIII–XXI вв.: матер. регион. науч.-практ. конф., посвященной памяти проф. И. В. Островского (Новосибирск, 14–15 апреля 2006 г.) / под ред. В. А. Зверева. – Новосибирск: Изд. НГПУ, 2006. – С. 49–62.

*Катионов, О. Н.* Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов. – Новосибирск: Изд. НГПУ, 2006. – 186 с.

*Катионов, О. Н.* Возки – одна из форм организации транспортировки грузов по Московско-Сибирскому тракту в XIX в. / О. Н. Катионов // Восток – Запад: проблемы взаимодействия. История, традиции, культура: матер. Всерос. науч.-практ. конф., посв. памяти проф. А. В. Элакова: в 2 ч. – Новосибирск: Изд. НГПУ, 2007. – Ч. 2. – С. 69–74.

*Катионов, О. Н.* Московско-Сибирский тракт XVIII–XIX вв. и методологические подходы к изучению роли транспортных коммуникаций / О. Н. Катионов // Сб. ст., посв. юбилею учредителя Сибирской академии управления и массовых коммуникаций, зав. каф. управл. и права СГТА, докт. ист. наук, проф. Алексея Григорьевича Осипова. – Новосибирск: САУМК (И), 2008. – С. 85–93.

*Кауфман, А. А.* Экономический быт государственных крестьян Ишимского округа Тобольской губернии / А. А. Кауфман // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб.: Изд. Мин-ва гос. имущества, 1889. – Вып. 3. – Ч. 1. – 498 с.

*Кауфман, А. А.* Экономический быт государственных крестьян Ишимского округа Тобольской губернии / А. А. Кауфман // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб.: Изд. Мин-ва гос. им-в, 1889. – Вып. 5. – Ч. 2. – 472 с.

*Кауфман, А. А.* Экономический быт государственных крестьян и оседлых инородцев Туринского округа Тобольской губернии. Ч. I. Отд. I / А. А. Кауфман // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб.: Изд. Мин-ва гос. им-в, 1890. – 414 с. – Вып. II. – Ч. 1. – Отд. 2. – 462 с.: 4 карты.

- Кауфман, А. А.* Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского округа и северо-западной части Мариинского округа Томской губернии / А. А. Кауфман // *Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири.* – СПб., 1892. – Вып. 14. – Т. I. – 519 с.; Вып. 18. – Т. II. – 397 с.
- Кауфман, А. А.* Очерк крестьянского хозяйства в Сибири / А. А. Кауфман. – Томск: Изд-во Макушина П. И., 1894. – 90 с.
- Кауфман, А. А.* Сибирь / А. А. Кауфман // Брокгауз Ф. А., Ефрон И. А. *Энциклопедический словарь.* – СПб.: Изд. Брокгауз и Ефрон, 1900. – Т. XXIX. – С. 782.
- Кауфман, А. А.* Сибирское переселение на исходе XIX в. / А. А. Кауфман. – СПб.: Тип. Кришбаума, 1901. – 103 с.
- Кеннан, Дж.* Сибирь и ссылка / Дж. Кеннан. – М.: Логос, 1906. – 311 с.
- Кеннан, Дж.* Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.) / Дж. Кеннан; подгот. текста, вступит. ст. и примеч. Е. И. Меламеда; пер. с англ. И. А. Богданова; худ. Дж. Фрост. – СПб.: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1999. – Т. I. – 391 с.; Т. II. – 400 с.
- Кешикова, А. Н.* Иркутский краевед, историк и архитектор Антон Иванович Лосев / А. Н. Кешикова // *Сибирский город XVIII – начала XX вв.: сб. ст. / сост. В. П. Шахеров.* – Иркутск: Оттиск, 2005. – Вып. V. – С. 169–183.
- Клеандрова, В. М.* Уголовное законодательство / В. М. Клеандрова // *Законодательство Петра I.* – М.: Юрид. лит-ра, 1997. – С. 728–746.
- Коваль, С. Ф.* За правду и волю. К 100-летию восстания политических ссыльных в Сибири в 1866 г. / С. Ф. Коваль. – Иркутск: Вост.-сиб. кн. изд-во, 1966. – 191 с.
- Кодан, С. В.* М. М. Сперанский и ссылка в Сибирь / С. В. Кодан // *Проблемы краеведения.* – Чита, 1980. – Вып. 8. – С. 14–15.
- Кодан, С. В.* Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия первой половины XIX в.: учеб. пос. / С. В. Кодан. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1980. – 96 с.
- Кодан, С. В.* Управление политической ссылкой в Сибирь (1826–1856 гг.) / С. В. Кодан. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1980. – 40 с.
- Кодан, С. В.* Освободительное движение в России и сибирская ссылка (1825–1861 гг.) / С. В. Кодан // *Политические ссыльные в Сибири (XVIII – начало XX в.).* – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1983. – С. 152–166.
- Кодан С. В.* Сибирская ссылка декабристов (историко-юридическое исследование) / С. В. Кодан. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1983. – 284 с.
- Кожухов, Ю. В.* Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX века (1800–1861 гг.) / Ю. В. Кожухов. – Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1967. – 383 с.
- Колесников, А. Д.* Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX вв. / А. Д. Колесников. – Омск: Зап.-Сиб. кн. изд-во. Омск. отд-ние, 1973. – 440 с.
- Колесников, А. Д.* Сибирский тракт / А. Д. Колесников // *Вопросы научно-методической работы над сводом памятников истории и культуры народов Сибири.* – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1974. – С. 95–108.
- Колесников, А. Д.* Ссылка и заселение Сибири / А. Д. Колесников // *Ссылка и каторга в Сибири (XVIII – начало XX в.).* – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – С. 38–58.
- Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом.* – СПб.: Гос. тип., 1900. – IX, 374 с.
- Комлева, Е. В.* «Обозрение Красноярской округи» Козачковского как источник по этносоциальной истории Сибири начала XIX в. / Е. В. Комлева // *От Средневековья к Новому времени: этносоциальные процессы в Сибири XVII – начала XX вв.: сб. науч. тр. / отв. ред. Д. Я. Резун.* – Новосибирск: Ин-т истории ОИИФФ СО РАН, 2005. – С. 229–255.
- Константинов, М.* Каторга и ссылка / М. Константинов // *Сибирская советская энциклопедия.* – М., 1931. – Т. II. – С. 575–662.
- Корсак, А.* Историко-статистическое обозрение торговых сношений России и Китая / А. Корсак. – Казань: Тип. Казан. ун-та, 1857. – 445 с.
- Костров, Н. А.* Каинская Бараба / Н. А. Костров // *Томские губернские ведомости.* – 1874. – № 25, 27, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 44, 45.



- Костров, Н. А.* Юридические обычаи крестьян-старожилов в Томской губернии / Н. А. Костров. – Томск: Томск. губерн. тип., 1876. – 117 с.
- Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири: в 4 т.* – Новосибирск: РИПЭЛ плюс, 1994–1999.
- Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.).* – СПб.: Тип. Мин-ва путей сообщения, 1898. – 218 с.: 6 карт.
- Крестьянское землевладение и землепользование в Тобольской и Томской губерниях: по исследованиям чинов Министерства государственных имуществ.* – СПб.: Мин-во гос. им-в, 1894. – 8, 428 с.
- Крит, Н. К.* Заметка о торговых путях из Китая в Россию через азиатскую границу / Н. К. Крит // Изд. рус. геогр. о-ва. – СПб., 1865. – Т. I. – № 2. – С. 17–37.
- Кудрявцев, А. С.* Очерки по истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период) / А. С. Кудрявцев. – М.: Дориздат, 1951. – Ч. I. – 332 с.
- Кудрявцев, Ф. А.* Участники народных движений первой половины XIX века на каторге / Ф. А. Кудрявцев // Ссылные революционеры в Сибири (XIX в. – февраль 1917 г.). – Иркутск, 1974. – Вып. 2. – С. 3–10.
- Кузнецова, Ф. С.* Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVII – начале XIX вв. / Ф. С. Кузнецова // Земледельческое и промышленное освоение Сибири: XVII – начало XX вв. – Новосибирск: Изд. НГПИ, 1985. – С. 19–32.
- Кузнецова, Ф. С.* Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи / Ф. С. Кузнецова // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма: сб. науч. тр. – Новосибирск: Изд. НГПИ, 1983. – С. 3–18.
- Кузьмина, Ф. С.* Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь / Ф. С. Кузьмина // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск: Изд. НГПИ, 1970. – Вып. 45. – С. 22–34.
- Ларионов, Д. Д.* Очерк экономической статистики Иркутской губернии: Статистика сельскохозяйственная / Д. Д. Ларионов. – Иркутск: Тип. Н. Н. Синицина, 1870. – 379 с.
- Латкин, Н. В.* Енисейская губерния, ее прошлое и настоящее: очерк / Н. В. Латкин. – СПб.: Типо-лит. В. А. Тиханова, 1892. – II, III, 467 с.
- Латкин, Н. В.* Красноярский округ Енисейской губернии / Н. В. Латкин. – СПб.: Типо-лит. В. А. Тиханова, 1890. – 8, 75 с.
- Лебедева, А. А.* К истории формирования русского населения Забайкалья и его хозяйственного и семейного быта (XIX – начало XX вв.) / А. А. Лебедева; отв. ред. Г. С. Маслова, Л. М. Сабурова // Этнография русского населения Сибири и Средней Азии: сб. ст. – М., 1969. – С. 104–188.
- Лебедева, А. А.* Формирование русского населения в Притоболье и хозяйственный быт (XVIII – начало XX вв.) / А. А. Лебедева; отв. ред. В. А. Александров // Хозяйство и быт западносибирского крестьянства XVII – начала XX вв. – М.: Наука, 1979. – С. 63–108.
- Лебедева, А. А.* Русские Притоболья и Забайкалья. Очерки материальной культуры XVII – начало XX в. / А. А. Лебедева. – М.: Наука, 1992. – 136 с.
- Лебедева, Н. И.* Хозяйственный быт Приангарья (XIX – начало XX вв.) / Н. И. Лебедева; отв. ред. И. В. Маковецкий, Г. С. Маслова // Быт и искусство русского населения Восточной Сибири. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1971. – Ч. I. – С. 78–95.
- Лешков.* Исторический очерк русского законодательства о путях сообщения и ямской гоньбе или почтах / Лешков // Москвитянин, учебно-литературный журнал. – М., 1852. – Т. I. – Отд. III. – С. 1–36.
- Лоскутова, М. Г.* Несколько слов о чаделах и часреззах / М. Г. Лоскутова // Труды ТОКМ: сб. ст. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 53–57.
- Майнов, И. И.* Русские крестьяне и оседлые инородцы Якутской области / И. И. Майнов // Зап. Имп. РГО по отд. статистики. Т. XII / под ред. В. В. Морачевского. – СПб., 1912. – XVI, 357 с.: прил. 29 с., 16 рис.
- Макаренко, А. А.* Сибирский народный календарь / А. А. Макаренко; под ред. А. С. Ермолова. – Новосибирск: Наука. Издат. фирма, 1993. – 167 с.
- Максимов, С. В.* Сибирь и каторга / С. В. Максимов. – СПб.: Стефанов, 1891. – Ч. 1: Несчастные. VI, 411 с.; Ч. 2: Виноватые и обвиненные. – 364 с.
- Максимов, С. В.* Сибирь и каторга / С. В. Максимов. – 3-е изд. – СПб.: Губинский, 1900. – 487, IV с.

Малышева, М. П. Сведения о населенных пунктах Сибири в путевом журнале Ф. Ф. Риддера 1781 г. / М. П. Малышева // Населенные пункты Сибири: опыт исторического развития (XVII – начало XX вв.). – Новосибирск: Изд-во Барс, В. А. Сорокин, 1992. – С. 76–87.

Марголис, А. Д. О численности и размещении ссыльных в Сибири в конце XIX в. / А. Д. Марголис // Ссылка и каторга в Сибири (XVIII – начало XX вв.). – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – С. 223–237.

Марголис, А. Д. Тюрьма и ссылка в императорской России: исследования и архивные находки (20-е гг. XIX – начало XX вв.) / А. Д. Марголис. – М.: Лантерна: ВИТА, 1995. – 208 с.

Маркевич, О. Старый Хамар-Дабанский тракт... // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 28–31.

Матханова, Н. П. Путевые записки Н. С. Шукина о Барабинской степи / Н. П. Матханова // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области: сб. науч. тр. / под ред. Л. М. Горюшкина, В. А. Зверева. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1997. – С. 164–169.

Медведев. Дороги из Иркутска в Кяхту / Медведев; публ. подг. А. В. Хобтой, прим. А. Гаращенко // Земля Иркутская. – 2004. – № 3(26). – С. 21–24.

Мейен, В. Ф. Россия в дорожном отношении / В. Ф. Мейен. – СПб.: Изд-во хоз. департ. МВД, 1902. – Т. I. – [6], VIII, 467 с., 18 вкл.

Мейен, В. Ф. Натуральная и денежная дорожные повинности / В. Ф. Мейен. – СПб.: [б. и.], 1901. – 35 с.

Меламед, Е. «Ключ к аду...» (Опыт биографии главной книги Дж. Кеннана) / Е. Меламед // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). – СПб., 1999. – Т. I. – С. 5–72.

Миддендорф, А. Ф. Бараба / А. Ф. Миддендорф // Прил. к № 2 XIX т. Зап. Имп. АН. – СПб.: Тип. Акад. наук, 1871. – 123 с.: карта.

Миллер, Г. Ф. История Сибири / Г. Ф. Миллер. – М.; Л.: Изд-во Акад. наук СССР, 1937. – Т. I. – 607 с.; Т. II. – 637 с.

Миллер, Г. Ф. История Сибири / Г. Ф. Миллер. – Изд. 2-е, доп. – М.: Вост. лит-ра РАН, 1999 – 2005. – Т. I. – 1999. – 630 с.: ил., карта; Т. II. – 2000. – 796 с.: карта; Т. III. – 2005. – 598 с.: ил., карты.

Миненко, Н. А. Северо-Западная Сибирь в XVIII – первой половине XIX вв. Историко-этнографический очерк / Н. А. Миненко. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – 308 с.

Миненко, Н. А. По старому Московскому тракту / Н. А. Миненко. – Новосибирск: Новосиб. кн. изд-во, 1986. – 117 с.

Миронов, Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX вв.): Генезис личности, демократии, семьи, гражданского общества и правового государства / Б. Н. Миронов. – СПб.: Дмитрий Балыгин, 2000. – Т. I. – 548 с.; Т. 2. – 256 с.

Мисюрёв, А. А. Сибирские сказы, предания, легенды / А. А. Мисюрёв. – Новосибирск: Новосиб. кн. изд-во, 1959. – 231 с.

Могилёвкин, И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее / И. М. Могилёвкин. – М.: Наука, 2005. – 357 с.

Молодых, И. А. Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости / И. А. Молодых // Изв. ВСОИРГО. – Иркутск, 1890. – Т. 21. – № 1. – С. 34–59.

Молодых, И. А. Иллюстрированное описание быта сельского населения Иркутской губернии / И. А. Молодых, П. Е. Кулаков. – СПб.: Рус. геогр. об-во. Вост.-Сиб. отд-ние, 1896. – III, 242 с.

Мордвинов, А. Об открытии и проложении пути кругом Байкала / А. Мордвинов // Зап. Сиб. отд-ние Рус. геогр. о-ва. – СПб., 1856. – Кн. 2. – С. 101–144.

Морев, В. А. Извоз и почтовая гоньба – градообразующие факторы Томска / В. А. Морев // Судьба регионального центра России (к 400-летию г. Томска): тр. Томск. гос. ун-та. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2005. – С. 51–53. – (Сер. История).

Назаренко, Т. Ю. К вопросу о влиянии тракта на повседневную жизнь сибирских крестьян / Т. Ю. Назаренко // Труды ТОКМ: сб. ст. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 58–62.

Научитель, М. В. Очерк экономического развития Сибири (вторая половина XIX в.): материалы к лекции / М. В. Научитель. – Иркутск: Изд. Иркут. ин-та нар. х-ва, 1967. – 148 с.

Никитин, В. Н. Тюрьма и ссылка. История, законодательное, административное и бытовое положение заключенных, пересыльных, их детей и освобожденных из-под стражи, со времени возникновения русской тюрьмы, до наших дней. 1560–1880 гг. / В. Н. Никитин. – СПб.: Тип. Шпарварта, 1880. – II, IV, 674 с.

*Обозрение главных оснований местного управления Сибири.* – СПб.: Тип. 2-го отд. Собств. Е. И. В-ва канц., 1841. – XII, 136, 11 с.

*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.

*Овсянников, Н. Н.* Об отношении сибирского транзита к Нижегородской ярмарке / Н. Н. Овсянников // Нижегородский сборник. – Нижний Новгород. 1871. – Т. 4. – С. 1–126.

*Огановский, Н. П.* Народное хозяйство Сибири. Курс лекций, прочитанных на кооперативных курсах г. Омска в феврале – марте 1920 г. / Н. П. Огановский. – Омск: Изд. сиб. отд-ния Всерос. центра союза потреб. обществ, 1921. – 175 с.

*Оглоблин, Н. Н.* Обозрение столбцов и книг Сибирского приказа (1592–1768 гг.): в 4 ч. / Н. Н. Оглоблин. – М.: Изд. Имп. О-ва истории и древностей российских при Моск. ун-те, 1895–1901. – Ч. 1. 1895. – 422, VIII с.; Ч. 2. – 1897. – 162 с.; Ч. 3. – 1900. – 394 с.; Ч. 4. – 1901. – 216 с.

*Окунь, С.* Сибирский комитет / С. Окунь // Архивное дело. – 1936. – № 1(38). – С. 92–103.

*Опыт российских модернизаций. XVIII–XX века / отв. ред. В. В. Алексеев.* – М.: Наука, 2000. – 246 с.

*Островский, И. В.* Аграрная политика царизма в Сибири периода империализма / И. В. Островский. – Новосибирск: Изд. Новосиб. ун-та, 1991. – 311 с.

*Павлов, А.* 3000 верст по рекам Западной Сибири. Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби / А. Павлов. – Тюмень: Изд. И. И. Игнатова, 1895. – XXVII, 164 с.

*Палашенков, А. Ф.* Из прошлого старого Московско-Сибирского тракта / А. Ф. Палашенков // Изв. Омск. отд-ния Геогр. о-ва СССР. – Омск, 1968. – Вып. 9(16). – С. 156–177.

*Паллас, П. С.* Путешествие по разным провинциям Российского государства / П. С. Паллас. – СПб.: Акад. наук, 1786. – Ч. 2. – Кн. 2. – 571 с.; 1788. – Ч. 3. – 624 с.

*Патканов, С. К.* Экономический быт государственных крестьян Богандинской, Бухарской, Кашегальской, Червишевской и Яровской волостей Тюменского округа Тобольской губернии / С. К. Патканов // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб.: Изд. Мин-ва гос. имуществ, 1888. – Вып. I. – 351 с.

*Патканов, С. К.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев Тобольского округа Тобольской губернии / С. К. Патканов // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб.: Изд. Мин-ва гос. им-в, 1891. – Вып. X. – Ч. 1. – 356 с.: табл. 45 с.; Вып. XII. – Ч. 2. – 382 с.: табл. 22 с.

*Пестов, В.* Записки о Енисейской губернии Восточной Сибири 1831 г. / В. Пестов. – М.: Универс. тип., 1833. – 65 с.

*Пивень, С. Н.* Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв.: дис. ... канд. ист. наук / С. Н. Пивень. – Томск, 2005. – 265 с.

*Пивень, С. Н.* Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук / С. Н. Пивень. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2005. – 26 с.

*Подосенов, О. П.* Законодательство о ссылке в России в XVI–XVIII вв. / О. П. Подосенов // Вестник МГУ. – Сер. 12. – 1970. – № 5. – С. 75–80.

*Покровский, Н. Н.* Томск. 1648–1649 гг. Воеводская власть и земские миры / Н. Н. Покровский. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1989. – 388 с.

*Покшишевский, В. В.* Заселение Сибири / В. В. Покшишевский. – Иркутск: Иркутск. обл. гос. изд-во, 1951. – 208 с.

*Политические ссыльные в Сибири (XVIII – начало XX в.): сб. науч. тр.* – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1983. – 237 с.

*Попов, И. И.* От небесной империи к срединной республике / И. И. Попов. – М.: Изд-во В. М. Саблина, 1912. – 333 с.

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

*Потанин, Г. Н.* Города Сибири / Г. Н. Потанин // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – СПб.: Изд. А. Ф. Девриена, 1908. – С. 234–259.

*Почта и телеграф в XIX столетии.* – СПб.: Тип. МВД, 1902. – 248, VIII с.

- Преображенский, А. А.* Урал и Западная Сибирь в конце XVI – начале XVIII вв. / А. А. Преображенский. – М.: Наука, 1972. – 392 с.
- Пронин, В. И.* Население Сибири за 50 лет (1863–1913 гг.) / В. И. Пронин // История СССР. – 1981. – № 4. – С. 50–69.
- Пронин, В. И.* Торговля Сибири с Европейской Россией в период домонополистического капитализма / В. И. Пронин // Проблемы истории дореволюционной Сибири: сб. ст. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1989. – С. 94–113.
- Пронин, В. И.* Дорожная сеть Сибири и ее влияние на развитие внутреннего рынка в период капитализма / В. И. Пронин // Хозяйственное освоение Сибири: История, историография, источники: сб. науч. тр. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1991. – Вып. 1. – С. 136–155.
- Пронин, В. И.* Сибирь в период капитализма / В. И. Пронин. – Новосибирск: Изд. НГТУ, 1997. – Вып. 1: Экономическое развитие Сибири в 1861–1900 гг. – 126 с.
- Прутченко, С.* Сибирские окраины. Областные установления, связанные с Сибирским учреждением 1822 г. в строе управления русским государством. Историко-юридические очерки С. Прутченко / С. Прутченко. – СПб.: [б. и.], 1899. – Т. 2. – VIII, 532 с.
- Птицын, В. В.* Селенгинская Даурия. Очерки Забайкальского края / В. В. Птицын. – СПб.: Экон. типолит., 1896. – 307 с.
- Пустогачева, Т. С.* К вопросу о развитии путей сообщения в Горном Алтае в конце XIX – начале XX вв. Т. С. Пустогачева // Социально-политические проблемы регионов Сибири: сб. науч. тр. – Горно-Алтайск, 2006. – С. 57–60.
- Пустогачева, Т. С.* Влияние развития транспорта и торговли на социальное развитие Горного Алтая Т. С. Пустогачева // Горный Алтай: история социального развития первой половины XX в. / отв. ред. О. А. Гончарова. – Томск, 2007. – С. 210–223.
- Путинцев, Н. Д.* Статистический очерк Томской губернии / Н. Д. Путинцев. – Самара: [б. и.], 1892. – 133 с.
- Пчелин, С. С.* Экономический быт государственных крестьян Антроповской, Еланской, Липчинской и Тавдинской волостей Тюменского округа Тобольской губернии / С. С. Пчелин // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб.: Изд-во Мин-ва гос. имуществ, 1889. – Вып. 2. – 125 с.: прил, с. 126–149, карта.
- Рассказы о Западной Сибири или о губерниях Тобольской и Томской, и как там живут люди. – М.: Тип. Сытина, 1898. – 168 с.
- Резун, Д. Я.* Русские в среднем Причумылье в XVII–XIX вв. (Проблемы социально-экономического развития малых городов Сибири) / Д. Я. Резун. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1984. – 197 с.
- Резун, Д. Я.* Городские ярмарки Сибири XVIII – первой половине XIX вв.: Ярмарки Западной Сибири / Д. Я. Резун, О. Н. Беседина. – Новосибирск, 1992. – 157 с.
- Резун, Д. Я.* О населении Западной Сибири на рубеже XVIII–XIX вв. / Д. Я. Резун // Населенные пункты Сибири: опыт исторического развития (XVII – начало XX вв.) / отв. ред. О. Н. Вилков, Д. Я. Резун. – Новосибирск: Кооператив «Барс», В. А. Сорокин, 1992. – С. 39–57.
- Резун, Д. Я.* Городские ярмарки Восточной Сибири в XVII – первой половине XIX вв. / Д. Я. Резун, О. Н. Беседина. – Новосибирск, 1993. – 140 с.
- Ремнев, А. В.* Самодержавие и Сибирь. Административная политика в первой половине XIX в. / А. В. Ремнев. – Омск: Изд-во Омск. ун-та, 1995. – 223 с.
- Ремнев, А. В.* Самодержавие и Сибирь. Административная политика второй половины XIX – начала XX вв. / А. В. Ремнев. – Омск: Изд-во Омск. ун-та, 1997. – 252 с.
- Ремнев, А. В.* Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX вв. / А. В. Ремнев. – Омск: Изд-во Омск. ун-та, 2004. – 552 с.
- Ремнев, А. В.* Гл. 5: Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века / А. В. Ремнев // Российская империя: стратегия стабилизации и опыты обновления / под ред. М. Д. Корпачева, М. Д. Долбилова, А. Ю. Минакова. – Воронеж: МИОН: Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2004. – Вып. 5. – С. 112–146. – (Серия «Монографии»).
- Ровинский, П. А.* Очерки Восточной Сибири / П. А. Ровинский // Древняя и новая Россия. – 1875. – № 1, 3, 7, 11, 12.

- Романов, Н. С.* Иркутская летопись. 1857–1880 гг. / Н. С. Романов. – Иркутск: Тип. И. П. Казанцева, 1914. – 410, XV с.
- Русакова, Л. М.* Сельское хозяйство Среднего Зауралья на рубеже XVIII–XIX вв. / Л. М. Русакова. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1976. – 183 с.
- Русские старожилы Сибири.* Историко-антропологический очерк. – М.: Наука, 1973. – 190 с.
- Сабурова, Л. М.* Культура и быт русского населения Приангарья (конец XIX–XX вв.) / Л. М. Сабурова. – Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1967. – 280 с.
- Сафронов, Ф. Г.* Ссылка в Восточную Сибирь в первой половине XVIII в. / Ф. Г. Сафронов // Ссылка и каторга в Сибири (XVIII – начало XX вв.). – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – С. 15–37.
- Сашенков, Е. П.* На почтовых трактах Севера: (К истории почты Якутии) / Е. П. Сашенков. – Якутск: Кн. изд-во, 1989. – 88 с.
- Светлицкий, К.* Записка об Аянском тракте / К. Светлицкий // Дорога к океану: новый взгляд на старый тракт: сб. ст. / сост. Н. А. Лугинов. – Якутск: Бечик, 2004. – С. 183–218.
- Семивский, Г. В.* Новейшие любопытные и достоверные повествования о Восточной Сибири, из чего многое доныне не было всем известно / Г. В. Семивский. – СПб.: Тип. Глав. Штаба Его Имп. Вел-ва, 1817. – 200 с.
- Серошевский, В.* Ссылка и каторга в Сибири / В. Серошевский // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – СПб.: Изд. А. Ф. Девриена, 1908. – С. 200–238.
- Сибирская советская энциклопедия* / под общ. ред. М. К. Азадовского, С. А. Алыпова, А. А. Ансона и др. – Новосибирск: ОГИЗ. Зап.-Сиб. отд-ние: Сибкрайиздат, 1923–1937. – Т. I–IV.
- Сибирь и великая сибирская железная дорога.* – СПб.: Департ. торг. и мануфактур Мин-ва финансов, 1896. – 283 с.
- Сибирь.* Ее современное состояние и ее нужды / ред. И. С. Мельник. – СПб.: Девриен, 1908. – VIII, 294 с.
- Сибирь под влиянием рельсового пути.* – СПб.: Мин-во финансов, 1902. – 221 с.
- Сигалов, М. Р.* Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири / М. Р. Сигалов, В. А. Ламин. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1988. – 133 с.
- Скубневский, В. А.* Купечество Алтая второй половины XIX – начала XX в. / В. А. Скубневский, А. В. Старцев, Ю. М. Гончаров. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2001. – 241 с.
- Сладковский, М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.) / М. И. Сладковский. – М.: Наука, 1974. – 439 с.
- Словцов, П. А.* Историческое обозрение Сибири / П. А. Словцов. – СПб.: Изд. И. М. Сибирякова, 1886. – 326, IV, XXVI, 364, V с.
- Словцов, П. А.* Историческое обозрение Сибири. Стихотворения. Проповеди / П. А. Словцов; вст. ст., сост., подг. текста В. А. Крещика. – Новосибирск: Вен-Мер, 1995. – 675 с.
- Смородин, А. А.* Семь верст Сибирского пути / А. А. Смородин, А. К. Смородин. – Красноярск: Кн. изд-во, 2000. – 256 с. – (Триста лет поселку Емельяново: 1700–2000).
- Соболев, М. Н.* Пути сообщения в Сибири / М. Н. Соболев // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – СПб.: Изд. А. Ф. Девриена, 1908. – С. 24–36.
- Соболев, М. Н.* Таможенная политика России во второй половине XIX в. / М. Н. Соболев // Известия Томск. ун-та. – 1910. – Кн. 41. – 850, 26 с.
- Соболь, А.* «Колесуха». Амурская колесная дорога / А. Соболь. – М.: Об-во политкаторжан, 1925. – 32 с.
- Соколов, А. Б.* Введение в историографию Нового и новейшего времени стран Западной Европы и США: учеб. пособие / А. Б. Соколов. – Ярославль: Изд-во ЯГПУ, 2007. – 242 с.
- Соколов, П. И.* Экономический быт государственных крестьян Тарского округа Тобольской губернии / П. И. Соколов // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб.: Изд. Мин-ва гос. им-в, 1890. – Вып. 7. – 137 с.: табл. 16 с.
- Соловьёва, Е. И.* Извозный промысел во второй половине XIX в. (1861–1893 гг.) / Е. И. Соловьёва // Из истории Сибири. – Новосибирск: Изд. НГПИ, 1972. – Вып. 64. – С. 51–61.
- Соловьёва, Е. И.* Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. / Е. И. Соловьёва. – Новосибирск: Изд. НГПИ, 1975. – 197 с.

- Соловьёва, Е. И.* Расселение и положение ссыльных в Сибири во второй половине XIX в. / Е. И. Соловьёва // Политические ссыльные в Сибири (XVIII – начало XX вв.). – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1983. – С. 214–226.
- Соловьёва, Е. И.* Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период / Е. И. Соловьёва. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1981. – 330 с.
- Соловьёва, Е. И.* Численность и структура русской крестьянской семьи Сибири во второй половине XIX в. / Е. И. Соловьёва // Хозяйственное освоение Сибири и рост ее народонаселения (XVIII–XX вв.): сб. науч. тр. / отв. ред. А. П. Окладников. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1979. – С. 126–140.
- Соловьёва, Е. И.* Образовательный уровень крестьянства Сибири (конец XIX – начало XX вв.) / Е. И. Соловьёва, К. Е. Зверева // Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период. – Новосибирск: Изд. НГПИ, 1987. – С. 78–89.
- Ссылка в Сибирь.* Очерк ее истории и современного положения / ред. А. М. Соломон. – СПб., 1900. – 158 с. – Прил. 1–3.
- Ссылка и каторга в Сибири (XVIII – начало XX в.)* / отв. ред. Л. М. Горюшкин. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – 304 с.
- Старцев, А. В.* Проектирование и строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX вв. / А. В. Старцев // Хозяйственное освоение Сибири: История, историография, источники. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1991. – Вып. I – С. 177–187.
- Стахеев, Д. И.* От Китая до Москвы. История ящика чаю / Д. И. Стахеев. – СПб.: Изд-во Вольфа, 1870. – 194 с.
- Степанов, А. П.* Енисейская губерния / А. П. Степанов. – СПб.: Тип. Вингебера, 1836. – Ч. I. – 276 с.; Ч. II. – 139, XIX с.
- Степанов, А. П.* Енисейская губерния / А. П. Степанов; ред.-сост. А. П. Статейнов; вводная ст., комм. Г. Ф. Быконя. – Изд. 2-е. – Красноярск: Горница, 1997. – 223 с.
- Степынин, В. А.* Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма / В. А. Степынин. – Красноярск: Изд. Красноярск. пед. ин-та, 1962. – 565 с.
- Субботин, А. П.* Материалы для экономического изучения России. Торговые сообщения Восточной России и Сибири: научно-экономическое исследование в связи с вопросом о рельсовом соединении России с Сибирью / А. П. Субботин. – СПб.: Типо-лит. Л. Бермана и Г. Рабиновича, 1885. – IV, 102 с.
- Субботин, А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах / А. П. Субботин. – СПб.: Типо-лит. Л. Бермана и Г. Рабиновича, 1892. – 657, 24, IX с.
- Сухотина, Л. Г.* Крестьянство Томской губернии в конце XIX – начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук / Л. Г. Сухотина. – Томск, 1963. – 371 с.
- Сухотина, Л. Г.* О правовом положении крестьян Сибири пореформенного периода (вторая половина XIX – начало XX вв.) / Л. Г. Сухотина // Вопросы истории Сибири. – Томск: Изд. Томск. ун-та, 1970. – Вып. 5. – С. 87–95.
- Табаев, Д. И.* Из истории строительства Чуйского тракта / Д. И. Табаев // Уч. зап. Вып. восьмой. – Барнаул, 1969. – С. 12–22.
- Табаев, Д. И.* Чуйский тракт / Д. И. Табаев. – Горно-Алтайск, 1975.
- Тарская мозаика* (История края в очерках и документах 1594–1917 гг.). – Омск : Омск. кн. изд-во, 1994. – 200 с.
- Тимофеева, Л. А.* Из истории Большого Сибирского тракта в Томской губернии (местоположение, содержание, состояние) / Л. А. Тимофеева // Труды ТОКМ: сб. ст. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 30–36.
- Томск.* История города от основания до наших дней / Отв. ред. Н. М. Дмитриенко. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1999. – 432 с.; ил.
- Устрялов, Н.* История царствования Петра Великого / Н. Устрялов. Т. 1: Господство царевны Софии. – СПб., 1858. – 405 с.; Т. 4. – Ч. I: Битва под Нарвою и начало побед. – СПб., 1863. – 611 с.
- Фель, С. Е.* Петровские геодезисты и их участие в создании русской картографии XVIII в. / С. Е. Фель // Вопросы географии. История географических знаний. – М., 1950. – Сб. 17. – С. 5–22.
- Фельдштейн, Г.* Ссылка. Очерки ее генезиса, значения, истории и современного состояния / Г. Фельдштейн. – М.: [б. и.], 1893. – 191 с.

*Фигуровская, Н. К.* А. В. Чайнов и его теория семейного крестьянского хозяйства / Н. К. Фигуровская // Чайнов А. В. Крестьянское хозяйство: избр. тр. / редкол. сер.: Л. И. Абалкин (пред.) [и др.] – М.: Экономика, 1989. – С. 40–41.

*Филимонов, Е. С.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев северо-западной Барабы, или Спасского участка Каинского округа Томской губернии / Е. С. Филимонов. – СПб.: Изд. Мин-ва гос. им-в, 1892. – 209 с.: 7 прил., табл., 2 рис.

*Финш, О.* Путешествие в Западную Сибирь доктора О. Финша и А. Брэм / О. Финш, А. Брэм. – М.: Тип. М. Н. Лаврова, 1882. – 569 с.

*Хвостов, В.* О Томской губернии и о населении большой сибирской дороги до Иркутской границы / В. Хвостов. – СПб.: [б. и.], 1809. – С. 23–66.

*Хобта, А. В.* Начало устройства Московского тракта в Иркутской губернии / А. В. Хобта // Земля Иркутская. – 2004. – № 3(26). – С. 2–11.

*Хозяйство* и быт западносибирского крестьянства XVII – начала XX вв. – М.: Наука, 1979. – 248 с.

*Хохлов, А. Н.* Русско-китайская торговля и политика России в отношении Китая (вторая половина XIX в.) / А. Н. Хохлов // Россия и страны Азиатско-Тихоокеанского региона в XIX – начале XX в.: сб. ст. – Иркутск: Изд. Иркут. гос. пед. ин-та, 1988. – С. 18–38.

*Хохлов, А. Н.* Торговля как приоритетное направление политики России в отношении Китая (40–90-е гг. XIX в.) / А. Н. Хохлов // XX науч. конф. «Общество и государство в Китае». – М., 1989. – Ч. 2. – С. 44–48.

*Хохлов, А. Н.* Торговля – приоритетное направление политики России в отношении Китая / А. Н. Хохлов // И не распалась связь времен.... – М., 1993. – С. 197–229.

*Худяков, В. Н.* Аграрная политика царизма в Сибири в пореформенный период / В. Н. Худяков. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1986. – 263 с.

*Худяков, В. Н.* Классовое разложение крестьянства Тобольской губернии в пореформенный период (60–90 гг. XIX в.): дис. ... канд. ист. наук / В. Н. Худяков – Новосибирск, 1972. – 297 с.

*Чайнов, А. В.* Крестьянское хозяйство: избранные труды / А. В. Чайнов; редкол. сер. Л. И. Абалкин (пред.) и др. – М.: Экономика, 1989. – 492 с.

*Черников, В. В.* Ленинский тракт (путевые заметки) / В. В. Черников // Енисейская провинция: альманах. Вып. 2. – Красноярск: Краснояр. гос. пед. ун-т, 2006. – С. 182–196.

*Чернова, И. В.* Этапирование преступников в Сибирь в XVIII – начале XIX вв. / И. В. Чернова // Тр. ТОКМ: сб. ст. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 45–48.

*Чехов, А. П.* Из Сибири / А. П. Чехов // Полн. собр. соч. – М.: Наука, 1978. – Т. 14–15. – С. 5–38.

*Чудновский, С. Л.* Енисейская губерния. К 300-летию юбилею. Статистико-экономический этюд / С. Л. Чудновский. – Томск: Тип. «Сиб. газеты», 1885. – IV, 195, (3) с.

*Швецов, С. П.* Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая / С. П. Швецов. – Барнаул: Стат. отдел при Главн. упр. Алт. округа, типолитогр. при Гл. упр. Алт. окр., 1898. – 76 с.: 2 табл., карта торгового пути от Ангудая до Кош-Агача.

*Шелгунов, Н. В.* Сибирь по большой дороге / Н. В. Шелгунов // Русское слово. – 1863. – № 1–3. – С. 1–48, 1–39, 1–62.

*Шелгунов, Н. В.* Сочинения. – СПб., 1871. – Т. I. – С. 183–298.

*Шелегина, О. Н.* Очерки материальной культуры русских крестьян Западной Сибири (XVIII – первая половина XIX вв.) / О. Н. Шелегина. – Новосибирск, 1992. – 252 с.

*Шелегина, О. Н.* Адаптационные процессы в культуре жизнеобеспечения русского населения в XVIII – начале XX вв. (К постановке проблемы). – Новосибирск: Ин-т истории СО РАН, 2005. – 192 с.

*Шелегина, О. Н.* Материальная культура русского населения Сибири в XVIII–XIX вв.: традиции и новации / О. Н. Шелегина // От Средневековья к Новому времени: этносоциальные процессы в Сибири XVII – начала XX вв.: сб. науч. тр. – Новосибирск: Ин-т Истории СО РАН, 2005. – С. 313–338.

*Шерстобоев, В. Н.* Илимская пашня / В. Н. Шерстобоев. – Иркутск: Иркут. кн. изд-во, 1949. – Т. I. – 596 с.: карты; Т. II. – 674 с.: карта.

*Шмаков, А.* Сибирский тракт / А. Шмаков // Северная пчела. – 1845. – 14 ноября. – № 258. – С. 1031–1032.

*Шмулевич, М. М.* Крестьянские промыслы в Западном Забайкалье в первой половине XIX в. / М. М. Шмулевич // Тр. Вост.-Сиб. гос. ун-та культуры. – Улан-Удэ, 1972. – Вып. 7. – С. 153–176.

- Шмулевич, М. М.* Очерки истории Западного Забайкалья (XVII – середина XIX вв.) / М. М. Шмулевич. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1985. – 286 с.
- Штейнгейль, В. И.* Этапы и полуступы / В. И. Штейнгейль // Век. – 1861. – № 12. – С. 411–412.
- Штукенберг, А. И.* Кругобайкальская дорога / А. И. Штукенберг // Журнал главного управления путей сообщения. – 1858. – Кн. 1; 1859. – Кн. 2–3.
- Шунков, В. И.* Вопросы аграрной истории России / В. И. Шунков. – М.: Наука, 1974. – 376 с.
- Шунков, В. И.* Основные направления изучения истории Сибири в дооктябрьский период / В. И. Шунков // Итоги и задачи изучения истории Сибири досоветского периода. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1971. – С. 37–39.
- Щеглова, Т. К.* Ярмарки юга Западной Сибири в XIX – начале XX вв. Из истории формирования и развития всероссийского рынка / Т. К. Щеглова. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2001. – 504 с.
- Щеглова, Т. К.* Ярмарки Западной Сибири и степных областей во второй половине XIX в. Из истории российско-азиатской торговли / Т. К. Щеглова. – Барнаул: Изд. Барнаульск. гос. пед. ун-та, 2002. – 236 с.: ил.
- Щукин, Н.* Поездка в Якутск / Н. Щукин. – Изд. 2-е, испр. и доп. – СПб.: Тип. Департ. воен. пося., 1844. – 315 с.: рис.
- Щукин, С.* Сибирские разъезды / С. Щукин // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. – СПб., 1847. – Т. 47. – С. 418–422.
- Энгельс, Ф.* Положение Англии. Восемнадцатый век / Ф. Энгельс // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. – 2-е изд. – Т. I. – С. 598–617
- Энгельс, Ф.* Положение рабочего класса в Англии. Введение / Ф. Энгельс // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. – Т. II. – С. 243–259;
- Энгельс, Ф.* Демократический панславизм / Ф. Энгельс // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. – Т. VI. – С. 289–306.
- Ядринцев, Н. М.* Новые сведения о сибирской ссылке, сообщенные Санкт-петербургскому юридическому обществу / Н. М. Ядринцев. – [б. м., б. г.] – 20 с.
- Ядринцев, Н. М.* Российская община в тюрьме и ссылке. Исследования и наблюдения над жизнью тюремных ссыльных и бродяжеских общин. Исторический очерк сибирской ссылки. Сравнение разных систем наказания у нас и в Западной Европе. Основы новой рациональной системы исправления согласно выводам пенитенциарной науки и опытам русской тюремной общины / Н. М. Ядринцев. – СПб.: [б. и.], 1872. – VIII, 720 с.
- Ядринцев, Н. М.* Статистические материалы к истории ссылки в Сибирь / Н. М. Ядринцев // Зап. ИРГО (отд. статистики). – СПб., 1873. – Т. 3. – Табл. 1.
- Ядринцев, Н. М.* Сибирь как колония в этнографическом, экономическом и политическом отношении / Н. М. Ядринцев. – СПб.: Тип. М. М. Стасюлевича, 1882. – XI, 472 с.; 2-е изд. – СПб.: Изд. И. М. Сибирякова, 1892. – 720 с.: 16 ил.; 3-е изд. / отв. ред. Л. М. Горюшкин; изд. подгот. Л. М. Горюшкин, М. В. Шиловский, С. В. Камышан. – Новосибирск: Сибирский хронограф, 2003. – 556 с.
- Яковлев, Я. А.* Рассказы о томской почте / А. Я. Яковлев, Ю. К. Рассамахин. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2003. – 780 с.



МАТЕРИАЛЫ ПО ИСТОРИИ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА  
И ЗАНЯТИЯМ ЕГО ЖИТЕЛЕЙ

Документ 1

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

Эта грамота показывает состояние дороги и меры, которые применяло правительство для ее улучшения. Дорогу чистило 2 целовальника и 40 посошных человек в 1598 г. «А сколько целовальники посошными людьми новые дороги от Соли от Камские до нового города до Верхотурья чистили и мостов мостили, и тому прислали нам роспись, а в росписи написано: от Соли от Камские до нового города Верхотурья 263 версты, а мостов мостили через речки и через бояраки, и через грязные места поперечных 7 мостов, длинных 30 мостов... А которые ездят с Москвы в Сибирь и из Сибири к Москве воеводы, и головы, и дети боярские и всякие служилые, и про ту про новую про Сибирскую дорогу нам сказывают, что та новая дорога чищена и мосты чищены худо, пенье ссечено не из коренья, и заломы по дороге великие, и чищена дорога уско и мосты, которые бы мощены на речках и на ручьях и в бояраках, вешнею водою поносило, а на грязях и на болотах мосты испроломались, и выбои по той дороге великие, и только де тое де новые дороги с весны летнею порою не чистить, и мостов не мостить, и вперед тою новою дорогою зимнею и летнею порою сибирских хлебных запасов и Сибирские казны, спровадити будет не мочно, и ездити тою новою дорогою служилым людям нужда великая». Поэтому приказывалось заново мосты мостить и дорогу чистить, «чтоб дорогу чистили старова лутче и шире, и пенья не было, и мосты мостили хорошие, чтоб та дорога была не уска, и мосты были хороши, и пенья бы чистили ис коренья, и заломов бы на той дороге не было, чтоб наши сибирские хлебные запасы и всякая наша казна было спровадити тою дорогою мочно, и служивым бы всяким людям езда тою дорогою в грязях и недомостях нужи не было».

Источник: *Миллер Г. Ф.* История Сибири. – М.; Л., 1937. – Т. 1. – С. 379.

Документ 2

Поручные записи тюменских ямских охотников 1630 г.

«Согласно государеву цареву и великого князя Михаила Федоровича всея Руси указу и по отписке из Тобольска государева воеводы и князя А. Н. Трубецкого и по наказу и по памяти на Тюмень воеводы П. Х. Измайлова, велено им на Тюмени вместо тюменских гонейных захребетчиков и ленских татар гонять ямская гоньбу 50 паями. А государева годового денежного жалованья на ямскую гоньбу указано им давать из государевой казны на пай по 10 руб. в год. Да им же, ямским охотникам, по государеву указу пахать на себя государево жалованье белую пашню без выдельного снопа против государева указа. И им, всем ямским охотникам, будучи на Тюмени в ямских охотниках, ямскую гоньбу гонять от Тюмени по дороге до Тобольска и до Туринского острога или где по государеву указу и по подорожным подводы будут надобны. А держати им на Тюмени гоньбу на пай по три мерина добрых, в зиме с санями, а в лете с седлы и с телегами и с хомуты и со всякою гонейною снастью. А для водяного пути держати им всякие гребные суда – струги и лодки и веслы с бечевами и со всякою судовою снастью ежегодно беспереводно. Давать им под государеву казну и под государевых посланников и под скорых гонцов зимой подводы и проводников, а летом суда и кормщиков и гребцов по государеву указу тотчас без всякого мотчания. Государеву казну и посланников и скорых гонцов на яму не держати. И везучи дорогою государеву казну беречи накрепко, и не покрасти и иные никакие хитрости на нею нигде некоторыми дела не чинити. И государевых посланников и скорых гонцов не красти ж и до смерти на дороге не метати, в том во всем государевым всяким делам поруки некоторыя не чинити. И самим им, ямским охотникам, будучи на Тюмени в ямской слободе в ямских охотниках жити тихо и смирно. А корчмы и блядни, и зерни, и душегубства по дворам у себя не держати. И самим им, ямским охотникам, зерню и карты не играти и корчемного питья не покупать и не красти и людей до смерти не побивати и татей и разбойников и всяких лихих людей приходу к себе не держати и татинную и разбойную рухлядь не промышляти и иными никакими воровствами не воровати и с воры не водиться, из Тюмени из ямской слободы никуда не избежати... А если кто совершит вышеописанное без государева указа, то на них, на ямских

охотниках, и на их детей и на братьев и на племянников, которые в поручных записях имена писаны, пеня государя и ямская гоньба. А пеня, что государь укажет, и их, поручников, головы в его головы место. А который их, поручников, будет в лицах, на том пеня и поруха и ямская гоньба».

Источник: *Стрельная книга Тюменского яма 138 г.* // Тюмень в XVII столетии. – СПб., 1903. – С. 86–87.

### Документ 3

#### Указ Павла I генерал-губернатору Селифонтову об устройстве дороги от Иркутска к Кяхте от 15 июля 1796 г.

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

Источник: ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 23. – № 17485. – С. 915.

### Документ 4

#### Письмо М. М. Сперанского сибирскому почт-директору о необходимости изменения маршрута Главного почтового тракта, минуя г. Тару (Иркутск, 26 мая 1820 г.)

«Прежде я имел уже честь объясняться с Вашим высокородием на счет почтовой дороги, идущей от Тобольска чрез Тару к Томску... нахожу, с одной стороны, что содержание Тарской дороги при малом населении весьма обременительно для жителей по качеству беспрерывно болотистого там грунта... и бесполезно, потому что, кроме почт, никакого значительного сообщения по ней не происходит. При высоких снегах зимой две лошади рядом уместиться не могут. С другой стороны, [дорога] от Тюмени через Ишим, сделавшись главным трактом в Сибирь по торговым отношениям, требует учреждения там почтовых станций. Казалось бы выгоднее:

1. Учредить ход почт от Тобольска чрез с. Готопупово прямо на Абацкую слободу; отсюда в одну сторону до Ишима, в другую же или чрез Омск и Сыропятское селение по правому берегу р. Оми на д. Новоназарову, оставляя влево станцию Мурашеву Томской губ.: или чрез село Крупянское и деревню Копьеву на самую Мурашеву. 2. Учредить почтовые станции между Ялutorовском и Ишимом. 3. Уничтожить [дорогу], учрежденную к сему последнему городу от Истяцких юрт чрез село Малышевское. 4. Для хода почт в г. Тару оставить по одной паре лошадей между Готопуповою и Тарою, или же вовсе уничтожить там почтовые станции и обратить почты на Абацкую, село Крупянское, дер. Копьеву, Татмыцкое село и Мешковскую станцию. Прибавка расстояния почти в 100 верст к устороннему городу почти не значит ничего в сравнении с теми усилиями и трудами, какие требуются для содержания дороги на 300 верст в местах неудобных. 5. Почту из Тары к Ишиму отправлять также чрез Копьеву и Крупянское: следственно, не нужно будет иметь между сими городами особенных станций. Все сие относится до Тобольской губернии. Из двух прочих [губерний] представляется ныне нужным только изменить дорогу на двух последних станциях к Томску, направляя оную чрез село Ярское и дер. Батурину».

Источник: ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 392. Л. 1–2.

### Документ 5

#### Предложение Иркутского губернатора об использовании труда каторжных вместо натуральной дорожной повинности

«Составляя важный экономический интерес по своему неслабоприятному влиянию на народное благосостояние губернии, дорожная повинность заслуживает того, чтобы на нее обращено было самое серьезное внимание; вред, наносимый существующим порядком исправления дорог, признан во всех губерниях

Европейской России, и там, где только введены земские учреждения, она давно уже переложена на денежную. Многие даже из обществ Иркутской губернии в 1881 году предлагали взамен означенной повинности по 20 и более тыс. руб. с волости и инородческого ведомства. Такие предложения в связи с бездеятельностью тысячи человек каторжных, содержащихся в Александровской центральной тюрьме, дают право остановиться на мысли исправления дорог арестантским трудом. Отпущенные, с особой благодарностью, сельскими и инородческими обществами, взамен выхода на дорожные работы, денежные средства будут вполне достаточны не только для организации самого усиленного за рабочими-каторжными конвоя, но для приобретения всех нужных орудий и даже на содержание особого техника. Мера эта, при правильной постановке дела, в конечном своем результате в высшей степени благотворно отразилась бы на поднятии уровня экономического состояния населения губернии, на улучшении путей сообщения и на физическом и нравственном состоянии арестантов»

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

#### Документ 6

##### Контракт купца М. Ф. Немчинова, заключенный с фирмой-доставщиком грузов «Торговый дом Герасима Малых» (1877 г.)

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

Источник: ГА РБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 97. Л. 91.

#### Документ 7

##### Телеграмма доверенного приказчика купца Гагарина А. Озорнина о следовании товаров М. Ф. Немчинова

«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, 5 июля 1874 г.»

Источник: ГА РБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 76. Л. 6.

#### Документ 8

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

«1892 года, сентября, 29 дня, мы, нижеподписавшиеся крестьяне Томской губернии... села Крутологовского дали сие одобрение крестьянам нашей волости и села А. Федотову, А. Сергееву, С. Занудину, А. Шашенину, И. Федурину, И. Ионову, Д. Васильеву, С. Левицкому, Я. Иванову и И. Федотову, желающим вступить с казною в подряд на отбывание почтовой гоньбы восемью парами на станции Крутологовской, в том, что они (перечисляются фамилии. – О. К.) поведения весьма хорошего, под судом и следствием не находились, имеют свое достаточное состояние, никаким судебным местом несостоятельными или по другим торговым оборотам оглашаемы не были, почему мы удостоверяем в исправности принимаемого ими (перечисляются

фамилии. – О. К.) на себя подряда, и выдавая им одобрение на срок с первого января 1893 г. на первое января 1896 г., ручаемся каждый на 45 рублей, а всего на 2070 рублей с тем, что в случае несостоятельности их и понесения от того казною каких-либо убытков, мы, поручатели, ответствуем собственным состоянием на вышеозначенную сумму чем и подписуемся – крестьяне-поручатели (всего 46 подписей. – О. К.)».

Источник: ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Л. 65–65 об.

### Документ 9

#### О возрасте ссылаемых в Сибирь по воле помещиков

В 1824 г. возраст ссылаемых крепостных крестьян по воле помещиков был предметом обсуждения в Сенате. Калужское и Вологодское губернские правления просили разъяснения, учитывать ли при представлении помещиками своих людей к отсылке в Сибирь на поселение их возраст. Сенат нашел: «1. Что хотя указом 13 дек. 1760 г. и предписано: Помещикам людей своих и крестьян за разные их продерзосные поступки и непотребства отдавать к поселению таких только, которые годны к крестьянской и другой работе и не старше 45 лет. Но такое ограничение в летах и способностях постановлено было для того, что в то время отдаваемые помещиками люди и крестьяне к отсылке в Сибирь на поселение, засчитывались помещикам за рекрут. Напротив того, – 2-е. Указом 11 мая 1765 г. повелено: беглых помещичьих крестьян, кои ни к службе, ни на поселение за их увечьем, болезнями и совершенною старостью и дряхлостью быть не способны, или выше 50-ти лет, а помещики пожелают их отдать без зачета, то и таковых принимать и в Сибирь отправлять, только не одних, а с женами и детьми их. 3-е. Самых тех преступников, кои имея от роду более 70-ти лет, приговорены к телесному наказанию с поставлением знаков и к отсылке в работу, указом 19 ноября 1798 г. повелено ссылать в назначенные места, но без всякого телесного наказания, да и по высочайше утвержденному 22 июля 1822 г. Уставу о ссыльных, осужденные в Сибирь на поселение, разделены на шесть разрядов, в числе которых к последнему, т.е. шестому разряду, причислены самые слабые, старые и увечные, которые и названы ссыльными дряхлыми. А так как в указах 10 февраля 1763 г. и 30 сент. 1812 г., на которых основано высочайше утвержденное 3 марта 1822 г. мнение Государственного совета, чтобы людей, удаляемых помещиками, посылать в Сибирь на поселение без зачета за рекрут, нет ограничения о том, каких лет принимать людей к отсылке в Сибирь, а напротив того в первом из упомянутых указов сказано: в Сибирь на житье ссылать таких, коих никто на поруки не возьмет. А последним разрешено: посылать на поселение не способных к воинской службе, то, следуя всем вышеприведенным законоположениям, правительствующий Сенат полагал: всем губернским правлениям и правительствам предписать, дабы представляемых помещиками на основании высочайше подтвержденного 3 марта 1822 г. мнения Государственного совета крепостных их людей к отсылке в Сибирь на поселение принимали без всякого о летах их ограничения». Указ сената состоялся 29 февраля 1824 г.

Источник: ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 39. – № 29824. – С. 190–191.

### Документ 10

#### Стоимость содержания почтовой пары на станции Рыбинская Московского тракта Енисейской губернии в 1888 г.

№ п/п	Наименование	Кол-во	Цена (руб.)
1	2	3	4
1	Повозка летняя на деревянном ходу, кованая	1	70
2	Повозка зимняя кошевная	1	35
3	Хомут и сбруя ременная для одной лошади	1	12
4	Лошадь от 5 до 10 лет, годная для почтовой гоньбы	1	50
5	Дуга березовая с колокольцами	1	5
6	Овса пуд	1	0,7
7	Сена воз (25 пудов)	1	3
8	Соломы ржаной пуд	1	0,1
9	Соломы яровой пуд	1	0,1
10	Ковка четырех лошадей в год	4	25
11	Ремонт сбруи и повозок в год	1	20
12	Дегтя для одной повозки в год	1	4

1	2	3	4
13	Содержание ямщика в год	1	70
14	Плата ямщика в год	—	70
15	Форменные для ямщика кафтан и шляпа	—	16
16	Наем помещения для почтовой станции, отопление и освещение в течение года	—	120
17	Жалование писарю в год	—	60
18	Жалование старосте в год	—	120
19	Очистка станции и ее двора	—	25
	<b>ИТОГО</b>	—	<b>705,9</b>

Источник: ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 3352. Л. 185–185 об.

### Документ 11

#### Описание сибирского плашкоута статистиком Н. А. Астыревым

«Сибирские плашкоуты по своему устройству отличаются от обыкновенных русских плашкоутов: по крайней мере, я не видел и не слышал, чтобы в центральной и южной России действовали суда, похожие на нижеописанные. Общее устройство плашкоута напоминает маятник: на длинном канате, прикрепленном к мертвому якорю, который опущен посреди реки, ходит с одного берега к другому платформа, состоящая из двух лодок с настилкой, носом, обращенным против течения и с двумя большими рулями, соединенными в общую систему посредством шестерней и зубчатого стержня. Канат придерживается над водою десятком или более лодок, на которых он покоится. Плашкоут, отвязанный от пристани, например, - левого берега, силою течения отводится от нее; тогда рулями дается такое направление, чтобы струя ударяла в правый бок плашкоута, вследствие чего он направляется носом к правому берегу и плавно подходит к нему, делая от 20 до 30 сажень в минут (и наоборот. - *О. К.*)... Таким образом, движения эти напоминают качание маятника. Плашкоуты удобны тем, что они требуют работы только одного человека - рулевого, да еще разве причальщика, скидывающего и накидывающего чалки на пристанях. На пути от Томска до Иркутска встречается около десяти перевозов подобного рода».

Источник: *Астырев Н. А.* На тасжных прогалинах: очерки жизни населения Восточной Сибири. - М., 1891. - С. 4-5.

### Документ 12

#### Распределение этапов в Сибири

№ п/п	Из какого места и куда отправляется партия	Число верст	В какой день	Кто препровождает этап команды
1	2	3	4	5
<b>Этапы в Западной Сибири</b> <b>Тобольская губерния (на границе Пермской губернии)</b>				
	<b>Этап № 1</b>			
1	Из села Тугулым в с. Успенское	35	Среда	№ 1
2	В д. Перевалову	15	Четверток	№ 1
	<b>Этап № 2*</b>			
			Пятница - растах**	
3	В г. Тюмень	21,5	Суббота, воскресенье, понедельник - растах	№ 2
4	Из г. Тюмени в д. Велижанскую	22,5	Вторник	Тюменские инвалиды
5	В с. Созоново	25,5	Среда	№ 3 этап. Ком.

1	2	3	4	5
	Этап № 3		Четверток – растах	№ 3
6	В с. Покровское	33	Пяток	№ 3
7	В д. Южакову	26	Суббота	№ 4 этап. ком.
	Этап № 4		Воскресенье – растах	№ 4
8	В д. Иевлеву	24	Понедельник	№ 4
9	В д. Бачалину	25,5	Вторник	№ 5
	Этап № 5		Среда – растах	№ 5
10	В юрты Байкаловские	24	Четверток	№ 5
11	В д. Кутарбитку	26,5	Пяток	№ 6
	Этап № 6		Суббота – растах	№ 6
12	В д. Карачину	29,5	Воскресенье	№ 6
13	В г. Тобольск	25,5	Понедельник (вт., ср., четв., – в тюрьме)	Тобольский гарнизонный батальон
14	Из г. Тобольска в д. Бакшееву	34,5	Пяток	Тобольский гарнизонный батальон
15	В д. Старый Погост	27,5	Суббота	№ 7
	Этап № 7		Воскресенье – растах	№ 7
16	В д. Копутилову	30,5	Понедельник	№ 7
17	В д. Дресвянку	33,5	Вторник	№ 8
	Этап № 8		Среда – растах	№ 8
18	В юрты Истяцкие	31,5	Четверток	№ 8
19	В юрты Балахлейские	25	Пяток	№ 9
	Этап № 9		Суббота – растах	
20	В д. Кусеряцкую	18,5	Воскресенье	№ 9
21	В д. Чистякову	30,5	Понедельник	№ 10
	Этап № 10		Вторник – растах	
22	В с. Гогопупово	30,5	Среда	№ 10
23	В слободу Викулову	30,5	Четверток	№ 11
	Этап № 11		Пяток – растах	№ 11
24	В д. Кочетыковскую	21	Суббота	№ 11
25	В д. Ачимову	26,5	Воскресенье	№ 12
	Этап № 12		Понедельник – растах	
26	В Аевский волок	29	Вторник	№ 12
27	В д. Верхоаевскую	25	Среда	№ 13
	Этап № 13		Четверток – растах	
28	В д. Становскую	23	Пяток	№ 13
29	В д. Рыбину	20	Суббота	№ 14
	Этап № 14		Воскресенье – растах	
30	В д. Фирсову	21	Понедельник	№ 14
31	В д. Чаунину	23	Вторник	№ 15
	Этап № 15		Среда – растах	
32	В слободу Аевскую	34	Четверток	№ 15
33	В с. Знаменское	20	Пятница	№ 16
	Этап № 16		Суббота – растах	
34	В д. Бутакову	21	Воскресенье	№ 16
35	В г. Тару	31	Понедельник	№ 17
	Этап № 17		Вторник – растах	
36	В д. Секменеву	36,5	Среда	№ 17
37	В д. Мешкову	24	Четверток	№ 18
	Этап № 18		Пяток – растах	
38	В д. Аргынскую	31,5	Суббота	№ 18
39	В д. Копьеву	33	Воскресенье	№ 19

1	2	3	4	5
	Этап № 19		Понедельник – растах	
40	В д. Резину	21,5	Вторник	№ 19
Томская губерния				
41	В д. Мурашеву	24	Среда	№ 1
	Этап № 1		Четверток – растах	
42	В д. Камышеву	21	Пяток	№ 1
43	В д. Вознесенскую	20	Суббота	№ 2
	Этап № 2		Воскресенье – растах	
44	В д. Голопупову (позднее с. Спасское, ныне Венгерovo. – О. К.)	23	Понедельник	№ 2
45	В д. Турумовскую	18	Вторник	№ 3
	Этап № 3		Среда – растах	
46	В с. Покровское	17	Четверток	№ 3
47	В д. Антошкину	23	Пятница	№ 4
	Этап № 4		Суббота – растах	
48	В д. Булатову	18	Воскресенье	№ 4
49	В г. Каинск	31	Понедельник, вторник – растах	Каинская инвалидная команда
50	В д. Осиновые Колки	32	Среда	№ 5
	Этап № 5		Четверток – растах	
51	В д. Колмакову	32	Пяток	№ 5
52	В д. Убинскую	32	Суббота	№ 6
	Этап № 6		Воскресенье – растах	
53	В д. Карганскую	28	Понедельник	№ 6
54	В Каргатский форпост	27	Вторник	№ 7
	Этап № 7		Среда – растах	
55	В Каргатскую Дуброву	25	Четверток	№ 7
56	В с. Иткульское	21	Пяток	№ 8
	Этап № 8		Суббота – растах	
57	В д. Сектинскую	26	Воскресенье	№ 8
58	В д. Овчинникову	18	Понедельник	№ 9
	Этап № 9		Вторник – растах	
59	В д. Крутые Лога	26	Среда	№ 9
60	В д. Тырышкину	20	Четверг	№ 10
	Этап № 10		Пятница – растах	
61	В г. Колывань	26	Суббота	№ 10
62	В д. Орский Бор	20	Вторник	№ 11
	Этап № 11		Понедельник – растах	
63	В д. Дубровную	20	Вторник	№ 11
64	В д. Ташаринскую	20	Среда	№ 12
	Этап № 12		Четверток – растах	
65	В д. Ояшину	21	Пяток	№ 12
66	В д. Болотную	34	Суббота	№ 13
	Этап № 13		Воскресенье – растах	
67	В д. Просокову	26	Понедельник	№ 13
68	В д. Варюхинскую	29	Вторник	№ 14
	Этап № 14		Среда – растах	
69	В д. Калтайскую	21	Четверток	№ 14
70	В г. Томск	25	Пяток, суббота, воскресенье – в пересыльной тюрьме	Томский гарнизонный батальон
71	Из г. Томска в д. Семилужную	29,5	Понедельник	Томский гарнизонный батальон

1	2	3	4	5
72	В д. Халдсеу	15,5	Вторник	№ 15
	Этап № 15		Среда – растах	
73	В д. Турунтасву	23	Четверток	№ 15
74	В д. Ишимскую	22	Пяток	№ 16
	Этап № 16		Суббота – растах	
75	В д. Колыонскую	22	Воскресенье	№ 16
76	В д. Почитанскую	22	Понедельник	№ 17
	Этап № 17		Вторник – растах	
77	В д. Берикульскую	26	Среда	№ 17
78	В д. Подьельничную	30	Четверток	№ 18
	Этап № 18		Пяток – растах	
79	В д. Кийскую	24	Суббота	№ 18
80	В д. Суслову	24	Воскресенье	№ 19
	Этап № 19		Понедельник – растах	
81	В д. Тяжинскую	28	Вторник	№ 19
82	В д. Итатскую	33	Среда	№ 20
	Этап № 20		Четверток – растах	
83	В д. Боготольскую	34	Пяток	№ 20
84	В д. Красноречинскую	29	Суббота	№ 21
	Этап № 21		Воскресенье – растах	
85	В г. Ачинск	28	Понедельник вторник – растах	№ 21
<b>Этапы Восточной Сибири Енисейская губерния</b>				
86	В д. Черноречинскую	32	Среда	Ачинская инвалидная команда
87	В д. Козульскую	32	Четверток	№ 8
	Этап № 8		Пяток – растах	
88	В д. Ибрюльскую	31	Суббота	№ 8
89	В д. Малокемчугскую	20	Воскресенье	№ 7
	Этап № 7		Понедельник – растах	
90	В д. Заледсеу	32	Вторник	№ 7
91	В г. Красноярск	24	Среда, четв., пят., суб., воскр., пон., вт. – в тюрьме	Войска в Красноярске: обязанности внутренней стражи, отправляющие
92	Из г. Красноярска в д. Ботойскую	25	Среда	Войска в Красноярске: обязанности внутренней стражи, отправляющие
93	В д. Кускунскую	24	Четверток	№ 6
	Этап № 6		Пяток – растах	
94	В д. Балейскую	33	Суббота	№ 6
95	В д. Уярскую	24	Воскресенье	№ 5
	Этап № 5		Понедельник – растах	
96	В д. Рыбину	26	Вторник	№ 5
97	В д. Ключевскую	30	Среда	№ 4
	Этап № 4		Четверток – растах	
98	В д. Урскую	24	Пяток	№ 4
99	В г. Канск	24	Суббота	№ 3
	Этап № 3		Воскресенье – растах	
100	В д. Иланскую	27	Понедельник	№ 3
101	В д. Поимскую	32	Вторник	№ 2
	Этап № 2		Среда – растах	
102	В д. Тинскую	17,5	Четверток	№ 2
103	В д. Ключинскую	28	Пяток	№ 1
	Этап № 1		Суббота – растах	



1	2	3	4	5
104	В д. Черемхово	19	Воскресенье	№ 1
<b>Иркутская губерния</b>				
105	В д. Бирюсинскую	19	Понедельник	№ 13
	<b>Этап № 13</b>		Вторник – растах	
106	В д. Баероновскую	20,5	Среда	№ 13
107	В д. Разгонную	25	Четверток	№ 12
	<b>Этап № 12</b>		Пяток – растах	
108	В д. Алзайскую	19	Суббота	№ 12
109	В д. Алгашетскую	25	Воскресенье	№ 11
	<b>Этап № 11</b>		Понедельник – растах	
110	В д. Камышетскую	24	Вторник	№ 11
111	В д. Уковскую	17,5	Среда	№ 10
	<b>Этап № 10</b>		Четверток – растах	
112	В г. Нижнеудинск	26	Пяток Суббота – растах	№ 10
113	В д. Хингуйскую	31	Воскресенье	Нижнеудинская уездная инвалидная команда
114	В д. Худоеланскую	16	Понедельник	№ 9
	<b>Этап № 9</b>		Вторник – растах	
115	В д. Шебартинскую	21	Среда	№ 9
116	В д. Курзанскую	21	Четверток	№ 8
	<b>Этап № 8</b>		Пяток – растах	
117	В д. Тулуновскую	25	Суббота	№ 8
118	В д. Шарагульскую	25	Воскресенье	№ 7
	<b>Этап № 7</b>		Понедельник – растах	
119	В д. Тулинскую	18	Вторник	№ 7
120	В д. Куйтунскую	23	Среда	№ 6
	<b>Этап № 6</b>		Четверток – растах	
121	В д. Листвянскую	19	Пяток	№ 6
122	В д. Кимильтейскую	19	Суббота	№ 5
	<b>Этап № 5</b>		Воскресенье – растах	
123	В д. Зиминскую	30	Понедельник – растах	№ 5
124	В д. Тырешкую	25	Вторник	№ 4
	<b>Этап № 4</b>		Среда – растах	
125	В д. Заларинскую	22,5	Четверток	№ 4
126	В д. Кутолицкую	30	Пяток	№ 3
	<b>Этап № 3</b>		Суббота – растах	
127	В д. Черемховскую	27,5	Воскресенье	№ 3
128	В д. Половинную	28	Понедельник	№ 2
	<b>Этап № 2</b>		Вторник – растах	
129	В д. Мальтинскую	29	Среда	№ 2
130	В д. Биликтуйскую	23	Четверток	№ 1
	<b>Этап № 1</b>		Пятница – растах	
131	В д. Зуевскую	25	Суббота	№ 1
132	В г. Иркутск	24	Воскресенье	Иркутский гарнизонный полк

Источник: Устав об этапах в сибирских губерниях // ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 38. – № 29129. 1822, 22 июля. – С. 481–485.

\* *Растах* – дневка на походе, день роздыха (Даль В. И. ТСЖВЯ. – М., 1991. Т. IV. – С. 74).

\* Указ о постройке этапов был дан 22 июля 1822 г., приступили к исполнению в 1823 г. Полуэтапами стали называть, видимо, исходя из практики и установления за ними такого наименования со стороны арстантов и сопровождающих, а также отсутствия на нем дневки, т. е. отдыха. – О. К.).

### Документ 13

#### Ведомость конвойным командам, находящимся на главном ссыльном тракте между Нижним Новгородом и Пермью и между Тюменью и Ачинском, подлежащим упразднению

А) Между Н. – Новгородом и Пермью. Всего 14 команд.

Б) Между Тюменью и Ачинском (Тобольской и Томской губернии):

1. Тюменская	12. Чаулинская	23. Крутологовская
2. Покровская	13. Знаменская	24. Кольванская
3. Бачалинская	14. Тарская	25. Ояшинская
4. Кутарбитская	15. Мешковская	26. Проскоковская
5. Тобольская	16. Копьевская	27. Томская
6. Старо-Погостинская	17. Камышевская	28. Турунтаевская
7. Дресвянская	18. Покровская 2-ая	29. Почитанская
8. Кусерякская	19. Каинская	30. Марининская
9. Готопуповская	20. Колмаковская	31. Тяжинская
10. Ачимовская	21. Карганская	32. Боготольская
11. Становская	22. Иткульская	

«Кроме означенных здесь, упраздняется еще Тогулымская (Тобольской губернии) конвойная команда по случаю уменьшения ночлежных пунктов между Пермью и Тюменью».

Источник: ПСЗРИ. – 3-е собр. – Т. 43. – Отд. 3-е: Штаты и табели 1868 г. – СПб., 1873. – Приложения к № 46117. 1868 г. – Июля 13. – С. 758–759.

### Документ 14

#### Выдержки из российских дорожников второй половины XVIII – первой половины XIX вв.

*Выдержки из месяцслова, касающиеся числа подстав из ямских лошадей и станов по Сибирской дороге.*

В 1762 г. почтовые отправления из Московской ямской конторы в понедельник и пятницу; через Нижний Новгород, Казань, Кунгур, Екатеринбург (с. 49).

От Тобольска до Тары и Томска подставы из ямских лошадей:

в д. Дресвянке подстава для ямской гоньбы из ямских 60 лошадей;

в д. Очимовой подстава для ямской гоньбы из ямских 60 лошадей;

в Аевской слободе подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей;

в д. Секменёвой подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей;

в Хохлове зимовье подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей;

в Каинском форпосте подстава из 10 ямских лошадей; у Кармацкого озера подстава из 10 ямских лошадей; в Шелегине зимовье подстава из 10 ямских лошадей; у Черной Речки подстава из 10 ямских лошадей.

Всего 43 стана от Тобольска до Томска. На каждом стану содержится ямских от Тобольска до Тары по шести, а от Тары до Томска на 25 станах по две лошади, да подставных до Тары на двух по 60, а от Тары к Томску на 7 станциях по 10 лошадей.

Источник: *Дорожный календарь на 1762 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб.: Имп. АН, 1762. – С. 38–49.

До Тобольска на карте изображена дорога, которая идет через Верхотурье, Туринск, Тюмень.

От Москвы до Тобольска две дороги. Одна отделяется в Козмодемьянске от Казанской большой дороги, а другая идет через Казань (с. 27).

От Верхотурья до Тобольска 612 верст. Всего от Москвы до Тобольска – 2385 верст. На каждом стану содержится для почты по 6 лош. От села Ростельского до Верхотурья и Тюмени на 14 станах содержатся ямские лошади (с. 29).

От Москвы до Тобольска Казанской дорогой 2157 в. Короче Верхотурской на 260 в. На каждом стану содержится для почты ямских от первой дер. Курочки до Тюмени на 34 станях по 7, а от Тюмени до Тобольска на 8 станях по 6 лошадей.

Маршрут от Тобольска к Иркутску – 86 станов – 2918 верст.

От Иркутска до Кяхты – 9 станов – 471 верст.

От Удинска до Нерчинска – 6 станов – 651 верст (с. 31–36.)

Источник: *Дорожный* месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб.: Имп. АН, 1772. – 64 с.

### Станы по Сибири от Тобольска до Кяхты и Нерчинска на 1773 г.

№ п/п	Стан	Кол-во верст
1	2	3
1	Тобольск	
2	Кизилбацкие юрты	29
3	Куларовская слобода	20
4	Деревня Фокина	30
5	Деревня Дресвянка (в 1762 г. имелась подстава из ямских 60 лошадей. – О. К.)	35
6	Истяцкие юрты	32
7	Деревня Кусерякская. Тут же подстава для ямской гоньбы из ямских 60 лошадей	41
8	Честики на волоку	27
9	Деревня Готопупова	29
10	Ворфолово городище	31
11	Деревня Очимова	46
12	Аевский волок	29
13	Зудилковский форпост. Тут же подстава для ямской гоньбы из ямских 60 лошадей	30
14	Деревня Рыбина	36
15	Деревня Чаунина	42
16	Аевская слобода	32
17	Деревня Бутакова	38
18	Город Тара. Тут же подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей. Итого от Тобольска до Тары 560 верст	30
19	Деревня Секменёва	35
20	Деревня Решетникова	35
21	Копьево зимовье. Тут же подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей	48
22	У речки Тарки	44
23	Хохлово зимовье	31
24	Бризгово зимовье	20
25	Турумово зимовье. Тут же и подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей	41
26	Антоново зимовье	40
27	Булатово зимовье	24
28	Каинский форпост	25
29	Осиновые Колки	36
30	Комлоцкое зимовье. Тут же и подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей	26
31	Уряково зимовье	30
32	У Кармицкого (Каргацкого – ? Возможна опечатка. – О. К.) озера	27
33	Каргацкий форпост	28
34	Черепаново зимовье	46
35	Закатитское зимовье. Тут же и подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей	26
36	Шелегино зимовье	43

1	2	3
37	Чеуской острог	45
38	Обнорский бор. Тут же и подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей	22
39	Деревня Ташаринская	32
40	Ершево зимовье	46
41	У Черной речки	34
42	Деревня Варухина	34
43	Город Томск. Тут же и подстава для ямской гоньбы из ямских 10 лошадей. Итого от Тары до Томска 864 версты. А от Тобольска до Тары на 17 по шести, а от Тары до Томска на 25 станах по две лошади, для подставных до Тары на двух по 60, а от Тары до Томска на 7 станах по 10 лошадей	46
	Тракт от Томска к Красноярску	
44	Стан Семилужный	28
45	Стан Тултаря	38
46	Стан Клыон	40
47	Стан Кутуниза	36
48	Стан Камерла	40
49	Стан Анку	30
50	Стан Тусюл	43
	В татарских юртах	
51	В Юрте	48
52	В Сарске	39
53	В Сырезе	33
54	В Нюсе	40
55	В Кунейке	32
56	В Мостовском стану	25
57	В Коссии	28
58	В Станции	21
59	В г. Красноярске. Итого от Томска до Красноярска – 549 верст	25
	От Красноярска к Иркутску	
60	Деревня Доботнинская	25
61	Деревня Ясаулка	23
62	У р. Болау	33
63	У р. Уяра	25
64	Село Рыбинское	25
65	Канский острог	75
66	У р. Пойма	43
67	У р. Тины Малой	46
68	У р. Тумане	31
69	У р. Бирюсы	45
70	У р. Турбуру	17
71	У р. Муру-Тирбира	41
72	У р. Метка	32
73	Удинский острог. От Красноярска 485 верст	24
74	У р. Тимгую	25
75	У р. Шербитую	32
76	Тулунская слобода	46
77	Шерагульской стан	26
78	Кунту стан	41
79	Камедейской стан	39

1	2	3
80	Зиминской стан	28
81	Залог стан	46
82	Купулин стан	29
83	Черемхова падь	28
84	Тарка стан	39
85	У реки Китоя	40
86	Город Иркутск. 460 верст от Удинска. Итого от Красноярска до Иркутска 945 верст. От Тобольска до Иркутска 2918 верст. А от Москвы до Иркутска через Казань – 5075 верст	41
87	От Иркутска	
88	Никольская застава	59
89	Голоусна зимовье	51
90	Посольский монастырь	45
91	Кабанский острог	21
92	Ильинский острог	46
93	От Кабанска до пригорода Удинска	95
94	До г. Селенгинска	108
95	До Кяхты. Всего от Москвы до Кяхты – 5774 версты	91
96	От Удинска	
97	До Еравнинского острога	285
98	Очитинского острога	130
99	От Очитинского острога до д. Сикендеевой	80
100	От д. Сикиндеевой до д. Галкиной	50
101	От Галкиной до д. Городище	50
102	От Городища до Нерчинска	50
103	Всего от Иркутска до Нерчинска – 945 верст От Москвы до Нерчинска – 6222 версты	
104	От Нерчинска	
105	До Удинской слободы	38
106	До Шелопугиной слободы	45
107	Деревня Буйска	50
108	Деревня Серентуйская	82
109	До Нерчинского серебряного завода	33
110	Итого от Иркутска до Нерчинского серебряного завода	1377
111	А от Москвы до онаго завода	6470

**Примечания публикатора:** 1. Все названия станов печатаются по тексту дорожника 1773 г. (с. 31–40). Некоторые названия издатель, возможно, написал неверно.

2. От г. Иркутска нумерации станов не имеется.

3. Выдержки из дорожника:

**Прогонь.** За ямские, кроме Московской дороги, по всем трактам по 3 коп. за 10 верст, а на уездные по плакату в зимнее время с октября по 1 апреля по деньге, а в летнее время с 1 апреля по 1 октября по 1 коп. за версту.

С частных лиц (для проездов партикулярных (частных. – О. К.) для собственных дел, платежи по указам положенным за всякие подводы против вышеписанных вдвое) (с. 39).

**Отправление почт.** Из Москвы из Ямской конторы:

По Сибирской дороге ... через Нижний, Казань, Кунгур, Екатеринбург, в Тюмень, Тобольск, Тару, Томск, Иркутск, Нерчинск – в понедельник и пятницу.

По старой Сибирской дороге – через Царёв Санчурск, Яранск, Котельнич, Орлов, Хлынов, Слободский, Кайгородок, Соль Камскую, Верхотурье и Туринск (с. 40–41).

### Экстракты из указов о ямской гоньбе и о проезжающих

Ссылка на указ 27 ноября 1713 г.: «Ямские подводы брать только для проезда, а не для кладь. А для кладь нанимать как мужиков, так и ямщиков повольным наймом, и деньги давать не в судебное место, но самим ямщикам» (с. 44).

По указу 24 ноября 1731 г. велено давать подвод по рангу.

Драгунам и солдатам одна подвода на 4 чел.; бригадирам, капитан-командорам – 7 подвод (с. 45–46).

Источник: *Дорожный* месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб.: Имп. АН, 1772. – С. 31–46.

Прогонны. 3 коп. сер. только на вольных почтах от Екатеринбурга до Тюмени. По всей Сибири – 1,5 коп. на версту и лошадь (с. 153, 160).

Из правил для едущих на почтовых лошадях:

Желающие ехать на почтовых лошадях обязаны брать подорожные, которые выдаются в столицах из канцелярий военных генерал-губернаторов, в губернских городах от губернаторов, а в уездных из уездных казначейств. При выдаче подорожен взимается 0,5 коп. сер. за каждую лошадь и версту.

- прогонные деньги берутся согласно прилагаемой карте прогонов;
- скорость езды на почтовых лошадях определяется: в летнее время по 10 верст, в осеннее – по 8, а в зимнее – по 12 в. в час;
- давать лошадей в сторону от почтовых дорог строго воспрещено;
- отправление проезжающих производится по очереди; едущие по казенной надобности имеют преимущество перед прочими (с. 84).

Источник: *Карманная* почтовая книжка, или сборник почтовых постановлений до всеобщего сведения относящихся. – СПб.: Почтовый департамент, 1849. – 199, XLIV. Карта почтовая Российской империи без Восточной Сибири.

Таблица 1

Объем грузов, провозимых по коммерческой (Игумновской) дороге\*

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

\* Подсчитано по: РГВИА. Ф. 422. Оп. 1. Д. 1352. Л. 1–23 об.

Таблица 2

Объем грузов, провозимых по Кругобайкальской дороге через Хамар-Дабан\*

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

\* Подсчитано по: РГВИА. Ф. 422. Оп. 1. Д. 1352. Л. 1–23 об.

Таблица 3

Исполнение дорожной повинности в Иркутской губернии в 1881 г.\*

Округ	Количество работников	Количество лошадей
Иркутский	5778	4886
Балаганский	4860	9720
Нижеудинский	3093	6186
Верхотенский	2369	1186
Киренский	1790	281
<b>Всего</b>	<b>17 890</b>	<b>22 259</b>

\* Подсчитано по: *Обзор* Иркутской губернии за 1881 год. – Иркутск, 1882. – С. 29.

Таблица 4

Уплата повозного сбора в 1887 г.\*

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

Подсчитано по: *Известия* Иркутской городской думы за 1887 г. – С. 263.

Численность ямщиков по сведениям 1747 и 1755 гг.\*

Наименование яма	Численность ямщиков (душ мужского пола)	
	по переписи 1747 г.	по переписи 1755 г.
Верхотурский	2169	2169
Туринский	1507	1507
Тюменский	1478	1418
Тобольский	2282	2282
Самаровский	487	487
Демьяновский	1472	1472
Тарский	Нет сведений	133
<b>Всего</b>	<b>9395</b>	<b>9468</b>

\* Подсчитано по: Словцов П. А. Историческое обозрение Сибири. – Новосибирск, 1995. – С. 371; ПСЗРИ. – 1-е собр. – Т. 14. – № 10449. – С. 406.

Таблица 6

Численность ямщиков по округам Тобольской, Томской губерний и Омской области к моменту перечисления их в государственные крестьяне (1824 г.)

Округ	Количество душ
<b>Тобольская губерния</b>	
Тобольский	5766
Тюменский	3089
Туринский	2500
Ялуторовский	1926
Курганский	22
Ишимский	1614
Тарский	506
Тюкалинский	548
Березовский	137
<b>ВСЕГО</b>	<b>16 108</b>
<b>Томская губерния</b>	
Томский	234
Каинский	569
<b>ВСЕГО</b>	<b>803</b>
<b>Омская область</b>	
Омский	2
Петропавловский	128
<b>ВСЕГО</b>	<b>130</b>

Составлено по: РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 498. Л. 1 об.–2 об.

Таблица 7

Количество мест чая, провезенных из Кяхты через г. Томск на Ирбитскую ярмарку в 1893 г. (на 13 февраля)\*

Название транспортных фирм	Сорт чая				Всего мест
	цветочный	байховый	черный	Плиточный	
1	2	3	4	5	6
Тов-во Кузнецов и К <sup>0</sup>	–	8552	2050	500	10 102
Торговый дом «Евграф Кухтерин и сыновья»	20	7265	3136	384	10 805
Пушников Ф. Х.	–	2733	3223	140	6106
Вогау и К <sup>0</sup>	–	2735	–	–	2735



1	2	3	4	5	6
Молчанов	–	1000	400	200	1600
Озорнин и Андреев	–	–	200	–	200
Швещов А. У.	–	–	500	–	500
Колосов И. И.	–	20	160	–	180
Голдобин Н. И.	–	5200	1000	–	6200
<b>Итого</b>	<b>20</b>	<b>27 505</b>	<b>10 669</b>	<b>1224</b>	<b>38 428</b>

Составлено по: *Ирбитский* ярмарочный листок. – 1893. – 13 февраля.

Таблица 8

## Объем вывоза и ввоза груза в г. Иркутске (кол-во ввозов)\*

Год	Заставы								Итого		Всего
	Амурская		Московская		Байкальская		Якутская		Чай	Прочие товары	
	Чай	Прочие товары	Чай	Прочие товары	Чай	Прочие товары	Чай	Прочие товары			
1883	–	10 576	24 885	2300	63	427	262	5947	25 210	19 250	44 460
1884	–	7601	28 331	2583	5	410	243	5924	28 579	16 518	45 097
1885	–	8588	27 490	3284	3	257	115	5859	27 608	17 988	45 596
1886	10	6158	16 255	1723	1	162	325	3820	16 591	11 863	28 454
1887	11	731	45 504	2985	19	515	175	5880	45 709	10 111	55 820
1888	7	9683	46 093	3394	12	854	1145	7505	47 257	21 436	68 693
1890	11	12 661	27 102	3995	9	435	304	10 634	27 426	27 725	55 151
1891	8	10 360	38 145	3895	20	396	501	10 592	38 674	25 243	63 917
1892	12	10 501	36 767	5218	13	457	3351	9852	40 143	26 028	66 171
1893	–	12 149	38 250	8062	23	488	2470	9769	40 743	30 468	71 211

\* Составлено по: *Материалы по исследованию... Иркутская губерния.* – М., 1890. – Т. 2. – Вып. 4. – С. 260; *Известия Иркутской городской думы.* – Иркутск, 1890. – № 5–6. – С. 259; № 7. – С. 314; № 8. – С. 363; № 9–10. – С. 68; № 11. – С. 135; № 13–14. – С. 198; № 15–16. – С. 269; № 17. – С. 20; № 19–20. – С. 101; № 21–22. – С. 157; № 23–24. – С. 223; 1891. – № 2. – С. 93; № 4. – С. 177; № 6. – С. 259; № 8. – С. 373; № 10. – С. 73; № 12. – С. 171; № 14. – С. 262; № 16. – С. 325; № 20. – С. 227; № 22. – С. 318; 1892. – № 1. – С. 38; № 3. – С. 145; № 6. – С. 360; № 7. – С. 391; № 10. – С. 105; № 12. – С. 232; № 13. – С. 294; № 15. – С. 402; № 17. – С. 64; № 20. – С. 280; № 22. – С. 440; № 24. – С. 562; 1893. – № 1–2. – С. 56; № 3. – С. 88; № 6. – С. 301; № 7. – С. 392; № 21–22. – С. 239; 1894. – № 7. – С. 49.

Таблица 9

## Доставка грузов по трактам в Иркутск (кол-во ввозов)\*

Годы	Тракты			Итого
	Московский	Якутский	Ангарский (Амурский)	
1	2	3	4	5
1886–1888 (в среднем)	31 400	105 704	1751	138 855
1890	41 073	70 405	4820	116 298
1891	27 339	94 335	10 812	132 439

1	2	3	4	5
1892	41 000	78 048	14 391	133 439
1893	64 959	76 795	—	141 799

\* Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* – М., 1890. – Т. 2. – Вып. 4. – С. 259; *Известия Иркутской городской думы.* – Иркутск, 1890. – № 5–6. – С. 258; № 7. – С. 314; № 8. – С. 363; № 9–10. – С. 68; № 11. – С. 135; № 13–14. – С. 198; № 15–16. – С. 296; № 17. – С. 20; № 19–20. – С. 101; № 21–22. – С. 157; № 23–24. – С. 223; 1891. – № 2. – С. 93; № 4. – С. 176; № 6. – С. 258; № 8; – С. 373; № 12. – С. 171; № 14. – С. 264; № 16. – С. 325; № 18. – С. 111; № 20. – С. 227; № 22. – С. 318; 1892. – № 1. – С. 38; № 3. – С. 145; № 6. – С. 360; № 7. – С. 391; № 10. – С. 105; № 12. – С. 232; № 13. – С. 294; № 15. – С. 402; № 17. – С. 64; № 20. – С. 280; № 22. – С. 440; № 24. – С. 562; 1893. – № 1–2. – С. 56; № 3. – С. 88; № 6. – С. 301; № 7. – С. 392; № 23–24. – С. 316; 1894. – № 7. – С. 49.

Таблица 10

Движение населения мужского пола трактовых волостей в Средней Сибири (чел.)\*

Волости и города	1744 г.	1763 г.	1782 г.	1795 г.	1824 г.	1859 г.
Спасская		1159	612	746	875	2055
Семилужная, Турунтаевская и Кольонская	378	666	1254	1235	2498	9702
Уртамская		583	780	686	1009	2548
Варюхинская		580	693			
Чаусская	2151	3667	1193	2110	2265	7766
Ояшинская			386	860	2071	
Томск	5762	5015	5803	4788	5093	11 949
Всего по Средней Сибири	18 869	19 814	18 685	21 580	27 250	65 961
Всего по трактовым волостям и г. Томску	8291 (44%)	11 670 (58,9%)	10 721 (57,4%)	10 425 (48,8%)	13 811 (50,7%)	34 020 (51,6%)

\* Подсчитано по: *Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху.* – Томск, 1982. – Ч. 2. – С. 241–242. – Табл. 4.

Таблица 11

Население трактовых уездов (округов) Западной Сибири в 1790–1859 гг.\*

Губерния	Численность населения, чел. (%)					
	1790 г.	1818 г.	1835 г.	1851 г.	1856 г.	1859 г.
Тобольская	153 375	146 791	404 206	456 930	568 121	600 510
	(38,92)	(29,11)	(56,62)	(54,76)	(55,82)	(56,21)
Томская	53 323	133 195	211 324	214 834	338 006	278 530
	(32,01)	(48,4)	(44,06)	(45,76)	(49,15)	(39,75)
Западная Сибирь	206 698	279 986	615 530	782 955	906 127	879 040
	(36,87)	(35,92)	(51,37)	(60,05)	(53,13)	(49,69)

\* Подсчитано по: *Ивонин А. Р. Западносибирский город последней четверти XVIII в. – 60-х годов XIX в. (Опыт историко-демографического исследования).* – Барнаул, 2000. – С. 207. – Прил. 1.

Таблица 12

Доля населения городов Московского тракта в общем городском населении Сибири (Тобольская, Томская, Енисейская, Иркутская губернии)\*

Губерния	1823 г.	%	1835 г.	%	1851 г.	%
1	2	3	4	5	6	7
Тобольская	31 988	86,85	24 766	45,09	27 798	44,56
Томская	11 822	86,47	13 757	45,26	18 554	42,56

1	2	3	4	5	6	7
Енисейская	6 735	49,26	9 486	56,36	10 214	56,39
Иркутская	20 286	96,57	24 505	96,51	28 339	96,59
<b>Всего</b>	<b>70 831</b>	<b>79,72</b>	<b>72 514</b>	<b>56,85</b>	<b>84 905</b>	<b>55,33</b>

\* Подсчитано по: *Гагемейстер Ю. А.* Статистическое обозрение Сибири. – Т. 2. – Табл. VIII.

Таблица 13

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

Годы	Число селений на тракте	Количество в них жителей, всего	Количество человек на одно селение (в среднем)
1868–1869	55	28 775	523
1897	60	32 372	539

\* Подсчитано по: *Список населенных мест по сведениям 1868–1869 гг.: Тобольская губерния.* – СПб., 1871. – С. 142; РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2456. Л. 6–24, 26–54, 220–260; Д. 2434. Л. 5–24, 151–165, 176–210, 226–230, 232–253, 236–545; Д. 2453. Л. 5–20 об., 56–83 об., 272, 333–360 об., 421–467; Д. 2459. Л. 4–31 об., 51–69 об., 66–86 об., 275–301.

Таблица 14

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

Год	Число селений на тракте	Количество в них жителей, всего	Количество человек на одно селение (в среднем)
1858	72	48 726	677
1897	72	59 372	824

\* Подсчитано по: *Зверинский В.* Списки населенных мест... – С. 3, 8, 13, 79, 80, 85, 87, 89, 114, 116; РГИА. 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, 679–749 об., 775–963 об., 1010. (Так как в Д. 2477 и 2483 листы не пронумерованы, то выписывались номера опросных листов населенных мест по волостям.)

Таблица 15

**Изменение численности населения на Московско-Сибирском тракте  
в Енисейской губернии (вторая половина XIX в.)\***

Год	Число селений на тракте	Количество в них жителей, всего	Количество человек на одно селение (в среднем)
1859	37	25 329	685
1890	45	28 045	623
1897	45	36 522	812

\* Подсчитано по: *Маак Р.* Список населенных мест по сведениям 1859 г. Енисейская губерния. – СПб., 1864. – С. 22–25; *Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний.* – СПб., 1893. – Т. 3. – С. 2–700; РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 657. Л. 3, 7, 8, 155–200, 256–319; Д. 654. Л. 589–774, 810–1013, 1037–1085, 1094–1444; Д. 648. Л. 310–364.

Таблица 16

**Численность сельского населения по категориям крестьянских хозяйств  
трех округов Иркутской губернии (1887–1888 гг.) чел. \***

Категория хозяйств	Во всех трактовых селениях**	В селах Московского тракта	Во внетрактовых селениях	Всего
Старожильческие	8046	5133	13 573	21 610
Новоселов	1578	1136	1747	3325
Ссылных	1958	1560	1624	3582
Крестьян других сел	775	700	987	1762
<b>Итого</b>	<b>12 357</b>	<b>8529</b>	<b>17 931</b>	<b>30 279</b>

\* 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.

\*\* Учтены селения по Московскому тракту и отходящим от него Ангарскому и Якутскому.

Таблица 17

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

Категории крестьян	Трактовое население	Всего
Старожилы	47 928	122 922
Новоселы	8522	16 607
Ссылные	7054	10 442
Крестьяне других селений	3167	7 968
<b>Итого</b>	<b>66 671</b>	<b>157 939</b>

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

Таблица 18

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

Губернии	Кол-во дворов (тыс.)	В них всего жителей, (тыс. чел.)	Средняя людность двора (чел.)	На 100 мужчин приходится женщин
1	2	3	4	5
<b>Тобольская</b>	252,6	1345,7	5,3	103,4
Округа на тракте	140,0	743,5	5,3	103,1
Волости на тракте	24,5	133,4	5,4	98,6
Села на тракте	6,5	32,4	4,9	91,8
<b>Томская</b>	315,6	1799,8	5,7	100,7
Округа на тракте	92,7	522,9	5,6	98,1
Волости на тракте	31,5	184,9	5,8	94,0
Села на тракте	9,9	59,4	6,0	95,8
<b>Енисейская</b>	90,8	507,3	5,6	91,2
Округа на тракте	48,5	265,8	5,51	88,2
Волости на тракте	13,7	84,2	6,1	89,9
Села на тракте	5,7	36,5	6,3	90,9
<b>Иркутская</b>	80,9	451,5	5,6	87,3
Округа на тракте	59,6	331,2	5,6	85,8

1	2	3	4	5
Волости на тракте	16,0	91,0	5,7	95,4
Села на тракте	8,8	49,4	5,6	94,6
<b>Итого</b>	<b>740,0</b>	<b>4104,2</b>	<b>5,5</b>	<b>98,8</b>
Округа на тракте	340,8	1863,5	5,5	96,2
Волости на тракте	85,8	493,6	5,7	94,8
Села на тракте	30,9	177,7	5,7	93,7

\* Подсчитано по: *Первая* всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – СПб., 1905. – Вып. 78: Тобольская губерния. – С. 6; СПб., 1904. – Вып. 79: Томская губерния. – С. 6; СПб., 1904. – Вып. 73: Енисейская губерния. – С. 4; СПб., 1904. – Вып. 75: Иркутская губерния. – С. 4; РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2477, 2483, 2486, 2456, 2434, 2453, 2459, 657, 654, 648, 693, 703–704, 699.

Таблица 19

**Соотношение населенных пунктов различной людности  
на Московско-Сибирском тракте в Тобольской губернии\***

Год	Абсолютное количество населенных пунктов с числом жителей (чел.)					
	До 50	50–100	100–500	500–1000	1000–1500	Свыше 1500
1868	2	2	20	25	5	1
1897	3	5	21	22	5	4

\* Подсчитано по: *Список населенных мест...* – СПб., 1871. Тобольская губерния. – С. 145; РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2456, 2434, 2453, 2459.

Таблица 20

**Плотность сельского населения (чел.) в Тобольской, Томской, Енисейской  
и Иркутской губерниях (на 1 кв. версту)\***

Губерния, округ	Год		
	1863	1885	1897
1	2	3	4
Тобольская	0,80	1,10	1,18
Томская	0,90	1,60	2,59 (в том числе городского населения)
Енисейская	0,14	0,20	0,26 (в том числе городского населения)
Иркутская	0,50	1,00	0,81 (в том числе городского населения)
<b>Тобольская губерния</b>			
Ишимский	Нет сведений	Нет сведений	6,96
Тюкалинский	—//—	—//—	3,72
Ялуторовский	—//—	—//—	9,77
Тюменский	—//—	—//—	5,88
<b>Томская губерния</b>			
Томский	Нет сведений	Нет сведений	0,86
Каннский	—//—	—//—	2,68
Мариинский	—//—	—//—	1,81
<b>Енисейская губерния</b>			
Красноярский	Нет сведений	Нет сведений	5,21
Ачинский	—//—	—//—	2,18
Каннский	—//—	—//—	1,36

1	2	3	4
<b>Иркутская губерния</b>			
Иркутский	Нет сведений	Нет сведений	1,63
Балаганский	Нет сведений	Нет сведений	3,83
Нижеудинский	—//—	—//—	0,75

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

Таблица 21

**Структура посевов различных хлебов в Иркутской, Енисейской,  
Томской и Тобольской губерниях (%)\***

Район	Озимые	яровые				
		Овес	Ярица	Яровая пшеница	Ячмень	Прочие хлеба
Волости Московского тракта Иркутской губернии	40,1	22,9	18,7	14,57	3,73	–
Внетрактовые волости	39,2	15,38	19,9	18,38	7,9	–
Волости Московского тракта Енисейской губернии	22,47	30,3	21	20,74	3,98	1,5
Внетрактовые волости	32,57	23,1	14,97	22,2	4	3,13
Волости Московского тракта части Томского и Мариинского округов Томской губернии	53,3	30,8	0,8	4,2	3	7,9
Внетрактовые волости	47,67	12,24	0,7	1,5	–	21,26
Села Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии	15,8	32,89	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. 1: Иркутский округ. С. 32–33, 88–89, 104–105, 112–113, 152–153, 160–162; Балаганский округ. – С. 32–33, 48–49, 80–81, 104–105, 120–121, 144–145, 152–153; Нижеудинский округ. – С. 16–17, 24–25, 48–49, 80–81, 128–129, 160–161, 176–177; *Материалы по исследованию...* Енисейская губерния. – Т. 3: Поволостные таблицы. С. 602–603, 614–615, 626–627, 638–639, 710–711; *Материалы для изучения...* – Вып. 14. С. 125, 141–142; *Куш Н. К.* *Материалы по исследованию...* – Т. 1. – С. 305, 319, 333, 347, 529, 543, 557, 571, 585, 806, 807.

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

Таблица 22

**Структура посевов (%)\***

Расположение селений	Рожь озимая	Рожь яровая	Пшеница	Овес	Ячмень
К северу от тракта	32,3	17,6	17,5	22,4	4,1
Вдоль тракта	21,3	20,6	20,7	28,7	3,8
К югу от тракта	15,5	24,2	29,1	23,5	3,1

\* Подсчитано по: *Кауфман А. А.* *Сибирь* // Брокгауз Ф. А., Ефрон И. А. *Энциклопедический словарь.* – СПб., 1900. – Т. 29. – С. 782.

**Задолженность хозяйств кредитным учреждениям или частным лицам в 1894–1895 гг.  
по Ялуторовскому округу\***

Район	Кредитным учреждениям		Частным лицам		Итого деньгами		Хлебом частным лицам		Число наличных хозяйств
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%	
Села трактовые (в том числе Московский тракт)	603	12,1	1615	32,3	2218	44,3	566	11,3	5002
Села Московского тракта	288	21,9	459	34,9	474	36,0	94	7,2	1315
Внетрактовые села	1726	6,6	9552	36,7	11278	43,3	3496	13,4	26 052
Округ в целом	2329	7,5	11 167	36,0	13496	43,4	4062	13,1	31 054

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

Таблица 24

**Группировка крестьянских хозяйств по размерам пашни\***

Территория	Бедняки		Средняки		Зажиточные	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
<b>Иркутская губерния</b>						
Села Московского тракта	4185	48,5	2597	30,1	1830	21,5
Внетрактовые села	4590	27,2	7276	43,4	4882	29,1
Волости Московского тракта	5611	41,4	4457	32,8	3509	25,8
Внетрактовые волости	2108	26,2	3815	47,5	2111	26,3
<b>Енисейская губерния</b>						
Волости Московского тракта	6648	48,3	4430	32,1	2686	19,5
Внетрактовые волости	6563	46,2	4267	30	3382	23,8
<b>Тобольская губерния (Ялуторовский округ)</b>						
Волости Московского тракта	3756	60,8	1745	28,2	676	11
Внетрактовые волости	3801	57,8	1978	30	806	12,2

\* Подсчитано по: Материалы по исследованию... – Иркутская губерния. – Т. 1. – Иркутский округ: С. 8, 16, 32, 40, 48, 64, 72, 80, 86, 112, 120, 128, 144, 152, 160, 232; Балаганский округ: С. 32, 48, 70, 88, 104, 112, 120, 128, 136, 144, 152, 224, 230; Нижнеудинский округ: С. 8, 16, 32, 40, 48, 56, 64, 128, 160, 168, 176; Материалы по исследованию... – Енисейская губерния. – Т. 3. – С. 601, 602, 613, 614, 625, 626, 637, 638; Материалы по исследованию Ялуторовского округа Тобольской губернии. – Т. 1. – С. 701, 708, 709, 739, 746, 747, 777, 784, 785.

Таблица 25

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

Территория	Разорившиеся хозяйства	Зажиточные хозяйства
1	2	3
<b>Иркутская губерния</b>		
Села Московского тракта	60,3	39,7
Внетрактовые села	54	46

1	2	3
<b>Енисейская губерния</b>		
Волости Московского тракта	57	43
Внетрактные волости	54,9	45,1
<b>Тобольская губерния (Ялуторовский округ)</b>		
Трактные волости	67,6	32,4
Внетрактные волости	68,6	31,4

\* Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* – Иркутская губерния. – Т. 1. – Иркутский округ: С. 8, 16, 32, 40, 48, 64, 72, 80, 86, 112, 120, 128, 144, 152, 160, 232; Балаганский округ: С. 32, 48, 70, 88, 104, 112, 120, 128, 136, 144, 152, 224, 230; Нижнеудинский округ: С. 8, 16, 32, 40, 48, 56, 64, 128, 160, 168, 176; *Материалы по исследованию...* – Енисейская губерния. – Т. 3. – С. 601, 602, 613, 614, 625, 626, 637, 638; *Материалы по исследованию Ялуторовского округа Тобольской губернии.* – Т. 1. – С. 701, 708, 709, 739, 746, 747, 777, 784, 785.

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

Таблица 26

## Группировка наличных хозяйств по числу рабочих лошадей в 1887–1888, 1890, 1894–1895 гг.\*

Территория	Бедняки (до 2 лошадей)		Средняки (до 3–4 лошадей)		Зажиточные (5 лошадей и более)	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Села Московского тракта Иркутской губернии	5636	62,1	1730	18,8	1753	19,1
Внетрактные села	8824	53,7	3997	24,3	3615	22
Волости Московского тракта той же губернии	7678	56,7	2866	21,1	3033	22,2
Внетрактные волости	4144	51,7	2119	26,3	1771	22
Внетрактные волости	6450	45,4	3116	21,9	4646	32,7
Села Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии	1073	71,9	299	20	121	8,1
Внетрактные села	20 487	71,4	6477	22,5	1732	6,1
Волости Московского тракта того же округа	4157	67,3	1103	17,8	923	14,9
Внетрактные волости	4615	70,3	1148	17,4	613	12,3

\* Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Иркутская губерния. – Т. 1. Поселенные таблицы. Иркутский округ: С. 4, 12, 36, 44, 60, 68, 76, 84, 108, 116, 124, 140, 148, 156, 229; Балаганский округ: С. 76, 84, 100, 108, 116, 124, 132, 140, 148, 220, 226; Нижнеудинский округ: С. 4, 12, 28, 36, 44, 52, 60, 164, 172; Сведения по волостям подсчитаны по поселенным таблицам: Иркутский округ: С. 28–29, 84–85, 100–101, 108–109, 148–149, 156–157; Балаганский округ: С. 28–29, 44–45, 76–77, 116–117, 140–141, 148–149; Нижнеудинский округ: С. 12–13, 20–21, 44–45, 76–77, 124–125, 156–157; *Материалы по исследованию...* Енисейская губерния. – Т. 3. Поволостные таблицы: С. 595, 596, 607, 608, 619, 626, 631, 632; Кузи Н. К. *Материалы по исследованию...* Ялуторовского округа Тобольской губернии. – Т. 1. Поселенные таблицы: С. 6–7, 34–35, 118–119, 160–161, 230–231, 286–287, 300–301, 314–315, 328–329, 342–343, 454–455, 468–469, 482–483, 496–497, 510–511, 524–525, 538–539, 552–553, 566–567, 580–581, 608–609. Поволостные таблицы: С. 698, 774.



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

Территория	Без всякого скота		Без рабочих лошадей		Без крупного рогатого скота	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Трастовые села	2777	24,7	3174	28,2	3639	32,3
Села Московского тракта	1599	24,3	1862	27,9	2145	32,2
Внетрастовые села	3944	18	10 786	21,7	13 424	27,1

\* Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* – Т. 3. – С. 3, 9, 15, 21, 39, 45, 57, 63, 69, 75, 105, 111, 117, 123, 129, 135, 131, 189, 195, 201, 207, 213, 219, 225, 237, 243, 261, 273, 279, 285, 297, 321, 339, 381, 387, 393, 423, 429, 441, 447, 465, 691, 692.

Распределение крупного рогатого скота по трастовым и внетрастовым волостям Енисейской губернии\*

Территория	Без крупного рогатого скота или имевших одну голову		С 2–3 головами рогатого скота		С 4 головами скота и более	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Волости Московского тракта	6742	49	3611	26,2	3409	24,8
Внетрастовые волости	6170	43,4	3411	24	4631	32,6

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

Группировка крестьянских хозяйств по социальной принадлежности в трастовых и нетрастовых волостях Енисейской губернии\*

Территория	Бедняки		Средняки		Зажиточные	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Волости Московского тракта	8548	62,4	2266	16,3	2946	21,3
Внетрастовые волости	7878	55,4	2260	15,9	4675	28,7

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

Наличие рогатого скота в хозяйствах Иркутской губернии\*

Территория	Хозяйства без крупного рогатого скота или имеющие одну голову		Хозяйства с 2–3 головами рогатого скота		Хозяйства с 4 головами рогатого скота и более	
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%
Трастовые 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
Внетрастовые села	7528	44,6	4562	27	4779	28,4

\* Составлено по: *Материалы по исследованию...* Иркутская губерния. – Т. 1. Поселенные таблицы. Иркутский округ: С. 5, 13, 37, 46, 61, 69, 77, 85, 109, 117, 125, 141, 149, 157, 229; Балаганский округ: С. 77, 85, 101, 109, 117, 125, 133, 141, 149, 221, 227; Нижнеудинский округ: С. 5, 13, 29, 37, 45, 53, 61, 169, 173.

## Группировка хозяйств по числу дойных коров в Ялуторовском округе\*

Территории	Бедняки		Средняки (3-4 коровы)		Зажиточные (более 5 коров)	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Тракторные села округа	4397	81,9	532	9,9	450	8,2
Села Московского тракта	1214	81,8	141	9,2	138	9
Внетракторные села	19337	75,9	2915	11,4	3259	12,7

\* Подсчитано по: Куш Н. К. Материалы по исследованию... Ялуторовского округа Тобольской губернии. – Т. 1. – С. 7, 35, 119, 161, 231, 287, 301, 315, 329, 343, 455, 469, 483, 497, 511, 525, 553, 567, 581, 609, 804.

Таблица 32

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

Территория	Кол-во хозяйств, нанимавших рабочих		Кол-во хозяйств, отпускавших рабочих и предлагавших личные услуги на месте	
	Абс.	%	Абс.	%
1	2	3	4	5
Села Московского тракта Иркутской губернии	2170	25,6	Нет сведений	–
Внетракторные села	3537	19,7	—//—	–
Волости Московского тракта Иркутской губернии	3239	23,8	—//—	–
Внетракторные волости той же губернии	1669	20,7	—//—	–
Села Московского тракта Енисейской губернии	905	13,5	1840	27,6
1	2	3	4	5
Внетракторные села	6866	13,7	11 458	23,1
Волости Московского тракта той же губернии	1378	14,4	4610	33,5
Внетракторные волости	2150	15,1	5166	36,3
Села Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии	204	13,6	564	37,8
Внетракторные села	3135	10,5	–	–
Волости Московского тракта Ялуторовского округа	786	12,7	2789	45,2
Внетракторные волости того же округа	523	7,9	2893	44

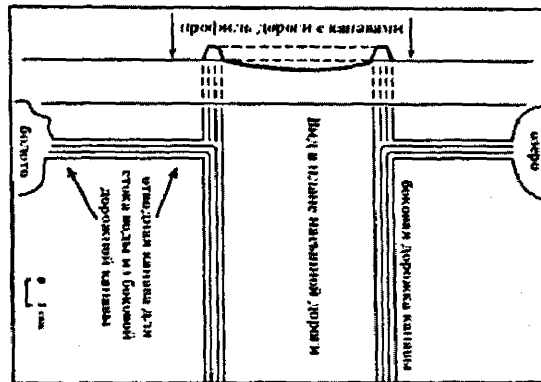
\* Сведения по селам Иркутской губернии: Материалы по исследованию... Иркутская губерния. – Т. 1: Иркутский округ. – С. 3, 11, 35, 43, 59, 67, 75, 83, 99, 107, 115, 123, 139, 147, 155, 227; Балаганский округ. С. 75, 83, 99, 107, 115, 121, 131, 139, 147, 219, 275; Нижнеудинский округ. С. 3, 11, 27, 35, 43, 51, 163, 171; Сведения по волостям Иркутской губернии; Материалы... Т. 1: Иркутский округ. С. 27, 83, 99, 107, 147, 155; Балаганский округ. С. 27, 43, 75, 99, 115, 139, 147; Нижнеудинский округ. С. 11, 19, 43, 75, 123, 155; Материалы по исследованию... Енисейская губерния. – Т. 3. Поселенные таблицы: С. 2, 7, 8, 13, 14, 19, 20, 38, 43, 44, 49, 56, 61, 62, 67, 68, 73, 74, 79, 104, 109, 110, 115, 116, 121, 122, 127, 128, 133, 134, 139, 140, 188, 193, 194, 200, 205, 206, 211, 212, 217, 218, 223, 224, 229, 236, 241, 242, 247, 260, 265, 272, 277, 278, 283, 284, 289, 296, 301, 320, 325, 338, 343, 385, 386, 391, 392, 397, 422, 427, 428, 433, 440, 445, 446, 451, 464, 469, 689, 699. Поволостные таблицы: С. 593, 603, 605, 615, 617, 627, 629, 639; Материалы по исследованию... Ялуторовского округа Тобольской губернии. – Т. 1. Поселенные таблицы: С. 4, 32, 116, 158, 228, 284, 298, 306, 307, 312, 320, 321, 326, 334, 335, 340, 348, 349, 452, 466, 480, 494, 508, 522, 536, 550, 558, 559, 564, 578, 606, 803.

Примечание. В графу «Кол-во хозяйств, отпускавших рабочих и предлагавших личные услуги на месте» мы внесли сведения по Ялуторовскому округу, где были обозначены хозяйства, предлагавшие личные услуги.

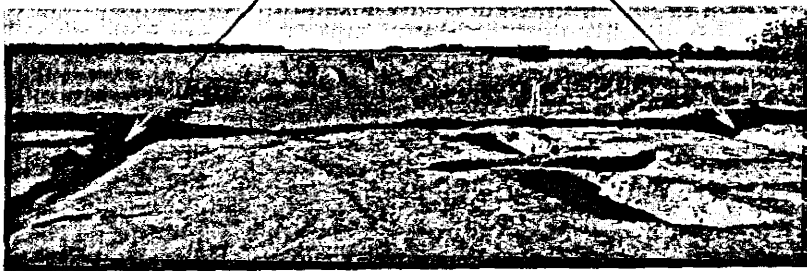
**Распределение работников обоего пола (чел.) по трактовым и внетрактовым селам  
Ялуторовского округа\***

Территория	Годовые, полные и полуработники (подростки)		Срочные, полные и полуработники (подростки)		Всего	
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%
Трактовые села округа	324	41,9	453	58,1	777	100
Села Московского тракта	176	48,3	190	51,7	366	100
Внетрактовые села	1696	34,4	3250	65,6	4946	100

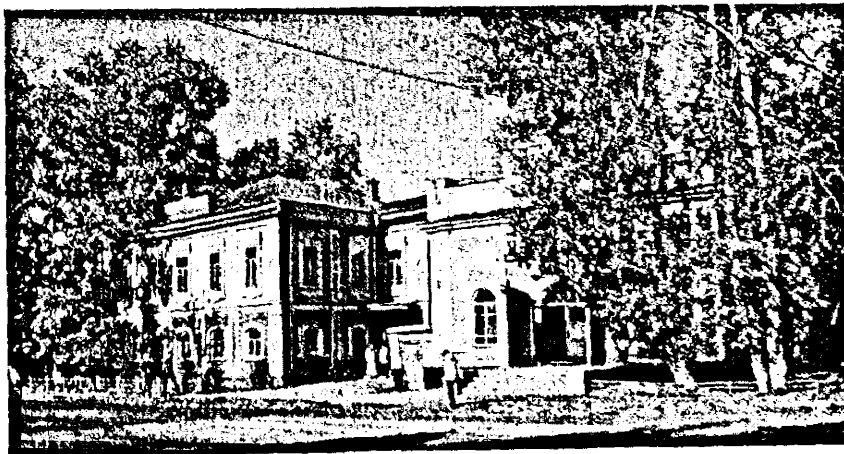
\* Подсчитано по: Куш Н. К. Материалы по исследованию... – Т. 1. – С. 5, 33, 117, 159, 229, 313, 327, 341, 453, 467, 481, 495, 509, 523, 537, 551, 565, 579, 607, 803.



канавы



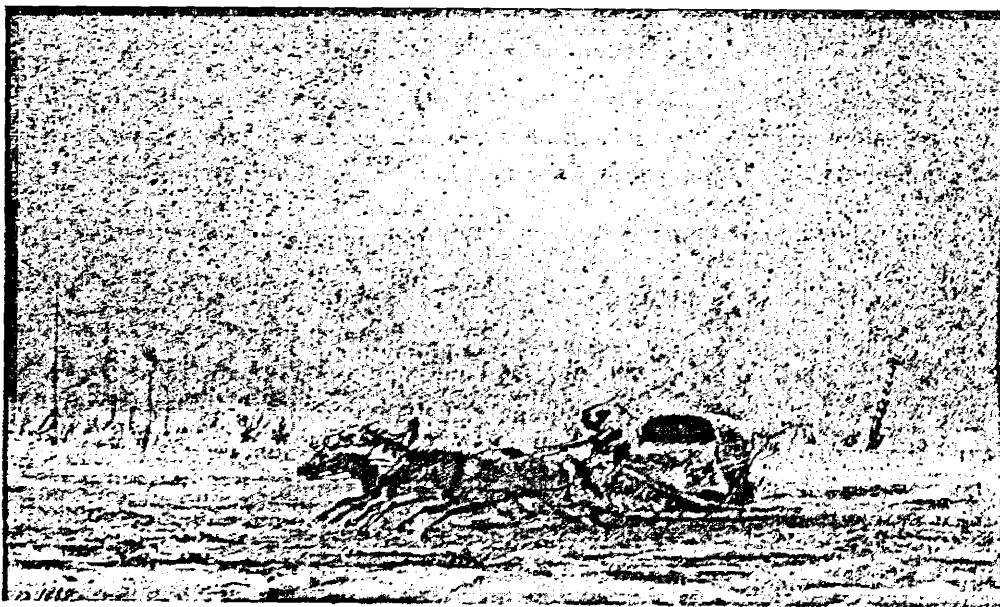
Остатки Московско-Сибирского тракта, выявленные при археологическом исследовании грунтового могильника бронзового века Тартас-1 около райцентра Венгерovo (бывш. Голопупово, Спасское) Новосибирской области (2007 г.)



Здание второй половины XIX в. в райцентре Венгерovo.  
Фото И. А. Дуракова (2007 г.)



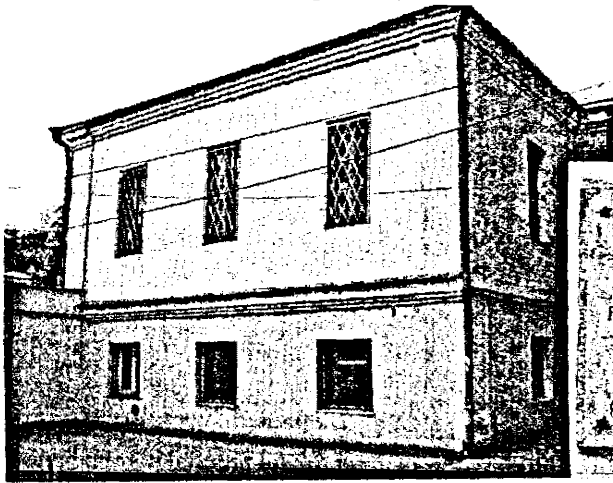
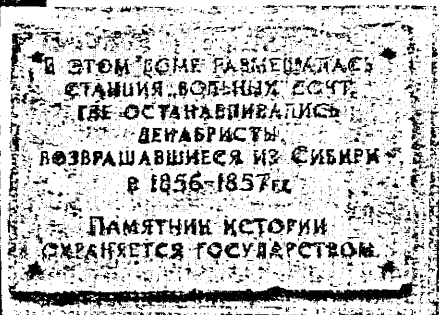
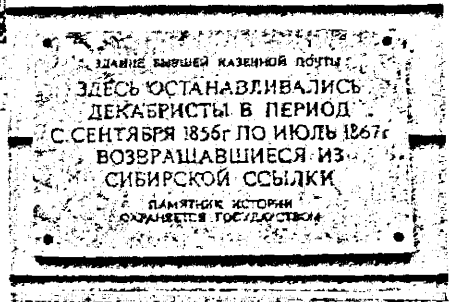
Великий Сибирский тракт через Уральские горы. Худ. *Б. Смирнов*. 1903 г.  
(НГКМ. Ф.0069. № 8891)



Зимой на Сибирском тракте. Худ. *П. Кошаров*. 1888 г.  
(Художественно-графические рисунки Сибири. – Томск, 1890)



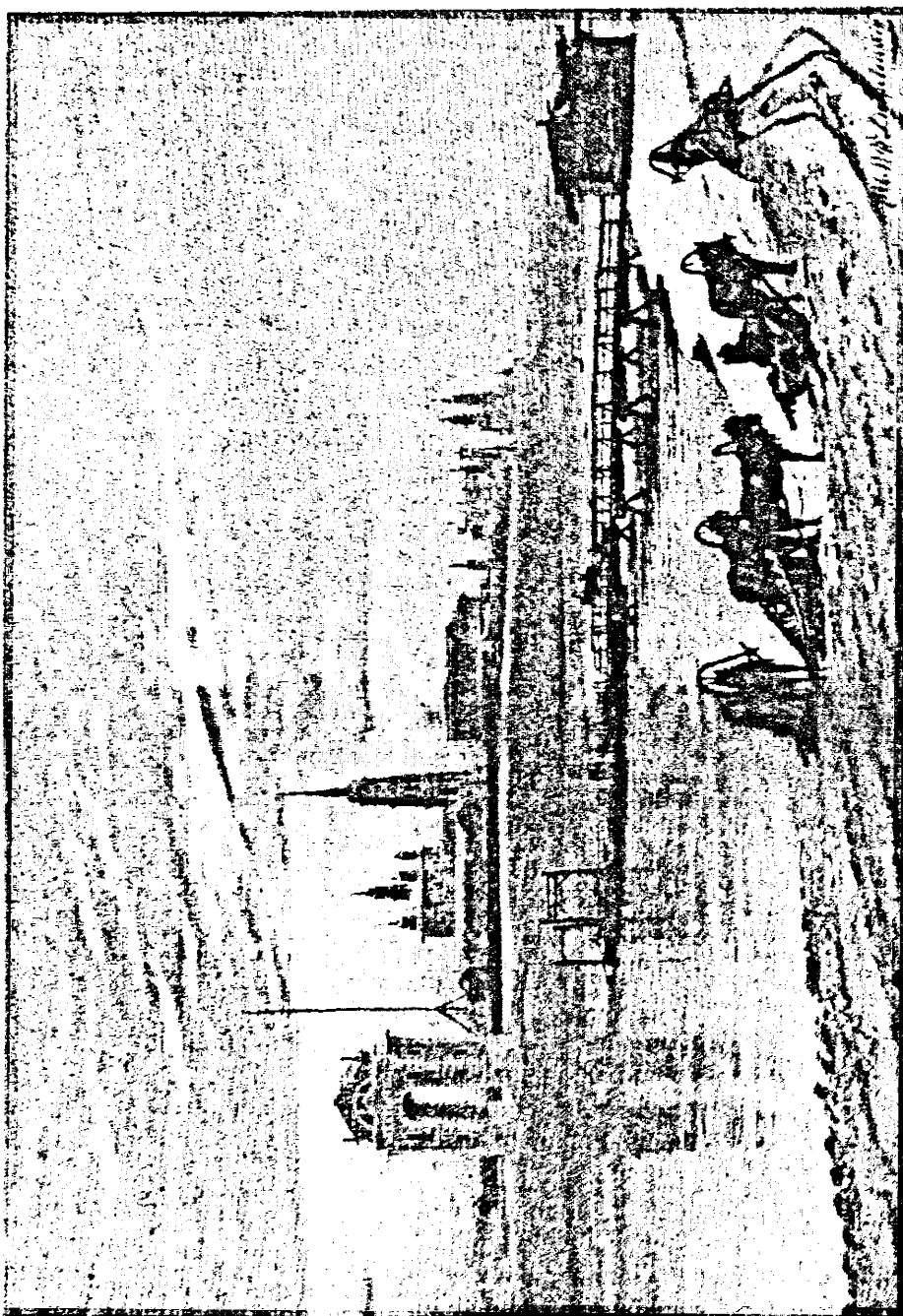
Здание бывшей казенной почты.  
г. Екатеринбург



Внутренний двор станции "вольных" почт купцов  
В. и А. Михайловых в г. Екатеринбурге



Улица старого Екатеринбурга.  
Фото автора (2007 г.)

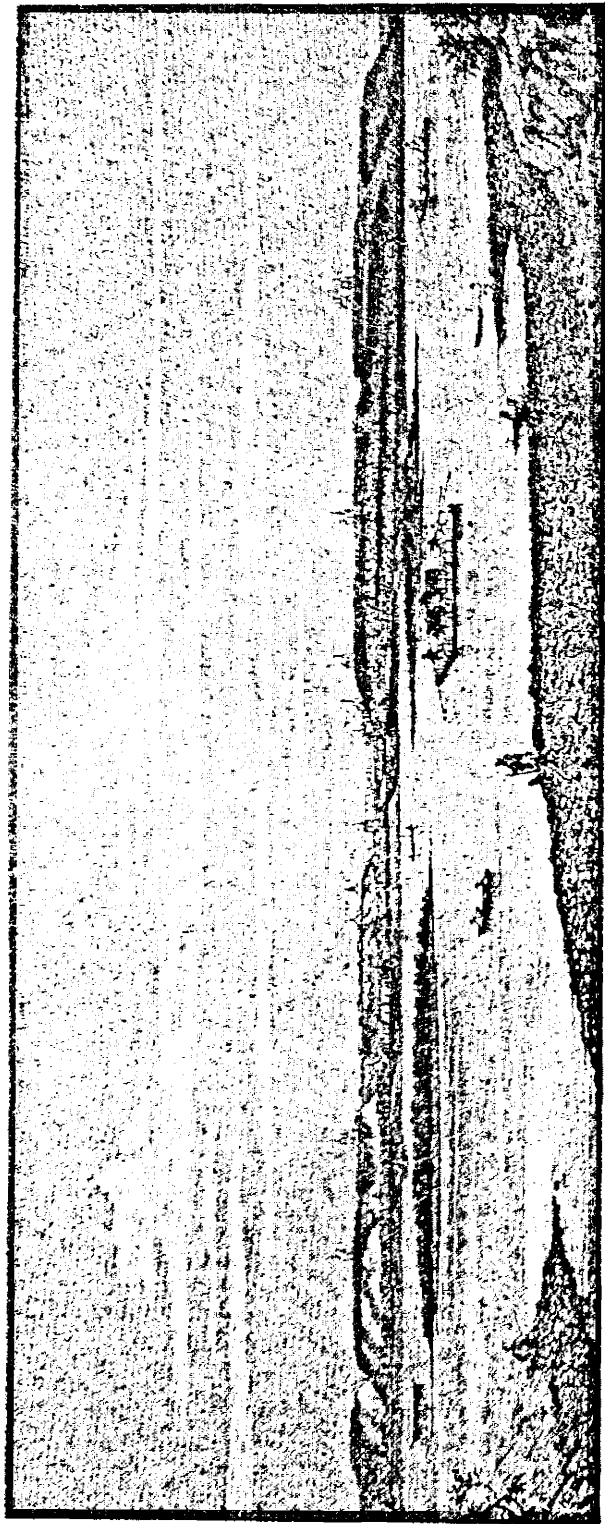


Переправа через Ангару в районе Иркутска. Худ. Н. Добровольский.  
1886 г. (Города России / Авт. Текста Ю. Н. Лубченков. – М.: Белый город, 2005. – С. 466–467)



Фрагмент генеральной карты Томской губернии. 1819 г. Показан участок тракта от с. Покровского до с. Боготольского (ГАСО. Ф. 59. Оп. 3. Д. 1753).





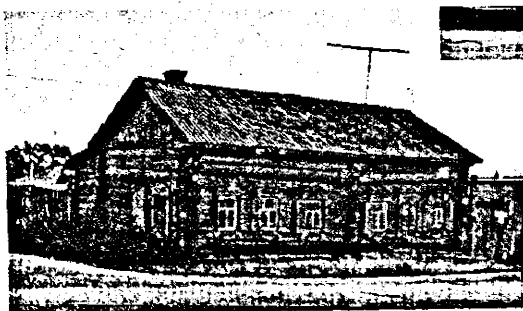
Вид города Томска из-за реки Томи. Худ. П. Кошаров. 1887 г.  
(Томск: история города в иллюстрациях. 1604–2004. – Томск: Изд-во ТомГУ, 2004. – С. 66)



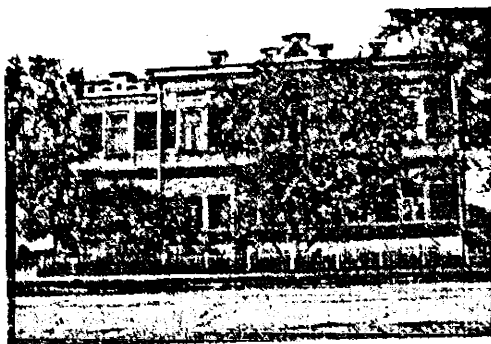
Остатки деревянного моста через реку Кама, в селе Туруновка. Постройки 60-х годов XIX вв. в с. Венгерово



Бывший магазин купца Шипицына



Жилой деревянный рубленый дом-пятистенок – распространенный тип жилья в Барабе



Бывший дом купца Кирьянова  
Фото В. И. Щетинина (2007 г.)



Фрагмент карты Иркутской губернии. 1809 г. Показан тракт в районе оз. Байкал  
(ГАСО. Ф. 59. Оп. 4. Д. 3861)

# УКАЗАТЕЛИ

## Указатель имен

### А

Агте, капитан Генерального штаба 67  
Александр I, император 96  
Александр II, император 200  
Александр III, император 276  
Александров А. И., исследователь Чуйского тракта 67  
Александров В. А., историк 207, 218, 298, 306  
Алексеев В. В., историк, академик РАН 21, 298  
Андреев А. И., историк, источниковед 118, 298  
Андреев В. М., иркутский историк 216, 298  
Андреева Е. А., томский краевед 14, 283, 298  
Андриевич В. К., историк 14, 298, 299  
Андрюшенко Б. К., томский историк 8, 10, 113, 119, 121, 299, 301  
Антонов, купец 156  
Антонов К. А., хронист 296  
Архимаритов Иван, тюменский ямщик 133  
Арцебашев Егор, горный надзиратель 85  
Асеев М. В., корнет 275  
Астырев Н. М., статистик, писатель 40, 102, 114, 120, 299, 318  
Африканов, чиновник 178  
Ахапкин, почтосодержатель 180

### Б

Бабинов Артемий, соликамский посадский человек 42  
Бабков В. Ф., историк 8, 9, 33, 120, 299  
Базилевич К., историк почты в Российской империи 34, 299  
Базины, крестьяне с. Халдеева 155  
Бакланова Н. А., историк 118  
Бантыш-Каменский Д. Н., тобольский губернатор 203  
Баскаков Дмитрий, геодезист 28, 38, 50, 77  
Батеньков Г. С., инженер, декабрист 24, 37, 39, 58, 102, 131, 136, 182, 292, 303  
Бахарев В. Н., пермский первой гильдии купец 144, 145, 146, 158  
Бахорев Никита, механик 77, 85  
Бахрушин С. В., историк 115, 299  
Безотосный В. М., писатель 283, 299  
Безродный В. К., сенатор 110  
Беккер, устроитель поселений 52  
Белников Д. Н., историк 32, 36, 299

Белявский М. Т., историк 37, 298  
Беляев А., декабрист 52, 100, 296  
Беринг В., капитан-командор, начальник Великой Северной (Камчатской) экспедиции 42, 43, 79, 115  
Берлянт А. М., географ, картограф, зав. каф. картографии географического факультета МГУ 76, 117  
Беседина О. Н., историк 35, 309  
Билль И. И., горный инженер, заведующий строительной и дорожной частью Алтайского округа Кабинета ЕИВ 67  
Близневский Николай Фёдорович, крестьянин с. Малый Кемчуг 267  
Богаул В., геодезии прапорщик 85  
Боженко Л. И., томский историк 31, 299, 300  
Бойко В. П., томский историк 12, 13, 34, 41, 115, 142, 145, 209, 210, 299  
Болонев Ф. Ф., историк сибирского старообрядчества 14, 35, 191, 215  
Большаков В. Н., томский историк 41, 115, 209, 299  
Борзунов, сержант 130  
Бородавкин А. П., томский, алтайский историк 7, 16, 32, 35, 299, 300  
Бочанова Г. А., новосибирский историк 15, 34, 35, 246, 280, 300  
Бояршинова З. Я., томский историк 33, 36, 207, 209, 299, 300  
Брежский Н., исследователь натуральных повинностей крестьян 121  
Бржозовский О., историк почтового законодательства Российской империи 34, 118, 300  
Бриль Адам Иванович, генерал-поручик, губернатор Иркутской губернии 83  
Брин, тобольский генерал-губернатор 88  
Бритов Василий, сержант 83  
Бродель Ф., французский историк 20, 31, 37, 147, 187, 211, 215, 300  
Брэм А., путешественник 260, 263, 281, 312  
Будакович, марнинский почтмейстер 180  
Буланова-Трубникова О. К., ссыльная 205, 216, 296  
Булыгин Ю. С., алтайский историк 117  
Бурцев, комиссар Нерчинских заводов 43  
Буцинский П. Н., историк, профессор Харьковского университета 10, 31, 32, 33, 36, 115, 300  
Быкоия Г. Ф., красноярский историк 5, 6, 8, 32, 36, 41, 49, 76, 84, 85, 115, 221, 278, 300, 311

**В**

- Вагин В., биограф М. М. Сперанского 16, 185, 194, 214, 215, 261, 281, 282, 296  
 Васильев Д., крестьянин 316  
 Васильев Егор, крестьянин 175  
 Венюков М. И., мемуарист 271, 283  
 Веретнов Фёдор Ананьевич, крестьянин с. Батой 156, 173  
 Вигель Ф. Ф., мемуарист 272, 283, 296  
 Вигилев А. Н., историк почты в России 34, 208, 300  
 Вилков О. Н., новосибирский историк 5, 32, 300, 309  
 Волокитин, ямщик 131  
 Врангель, барон, почтосодержатель 181

**Г**

- Гагемейстер Ю. А., статистик, чиновник Второго Сибирского комитета 4, 17, 32, 36, 69, 117, 140, 167, 173, 209, 210, 213, 214, 219, 226, 234, 240, 273, 279, 280, 281, 300, 323  
 Гасфорд, генерал-губернатор Западной Сибири 102  
 Гвоздев, старший надзиратель 111  
 Гвоздѣв М. С., геодезист 81  
 Геденштром М., верхнеудинский исправник 276, 283, 300  
 Гельфер А., старший инспектор Внутренних водных путей и шоссежных дорог МПС Российской империи 9, 33, 301  
 Генин В. И., начальник Екатеринбургских заводов 42  
 Георгиевский П. И., профессор Санкт-Петербургского университетата и преподаватель института путей сообщения 88, 119, 120  
 Гмелин И. Г., ученый, исследователь Сибири 47, 56  
 Годлевский С., корреспондент 182  
 Годунов Борис, царь 122  
 Головачѣв П. М., историк, приват-доцент 32, 115, 214, 301  
 Головин В., воевода 42, 314  
 Гольденберг Л. А., историк 81, 118  
 Гольдфарб С., иркутский историк, писатель 14, 34, 301  
 Гончаров Ю. М., барнаульский историк 17, 36, 117, 283, 310  
 Горемыкин В. Н., статистик 11, 280, 301  
 Горьковская З. П., новосибирский историк 15, 18, 35, 37, 280, 282, 301  
 Горюшкин Л. М., историк, член-корреспондент РАН 8, 16, 33, 34, 35, 36, 121, 209, 231, 250, 279, 280, 300, 301, 303, 304, 307, 311, 313

- Григорьев А. Д., историк, первый декан исторического факультета Томского университета 4, 32, 40, 44, 84, 114, 115, 116, 301  
 Громыко М. М., историк 17, 36, 43, 79, 115, 118, 218, 278, 301  
 Губкин Алексей, купец 146, 248  
 Гулишамбаров С. И., экономист 210, 301  
 Гурлянд И. Я., историк, приват-доцент, Ярославль 10, 31, 33, 126, 207, 208  
 Гусейнов Г., историк 75, 117, 301

**Д**

- Дворянов В. Н., историк сибирской ссылки 35, 301  
 Дементьев, иркутский дворянин 130  
 Дербышев П., тюменский ямской охотник 128  
 Дехтерев, ямщик 133  
 Дмитриев, каинский уездный землемер 87  
 Дмитриев-Мамонов А. И., историк 203, 216  
 Дмитриенко Н. М., томский историк 13, 34, 37, 142, 210, 301, 302, 311  
 Дубенский М., статистик 11, 15

**Е**

- Елизарова Л., иркутский краевед 32, 302  
 Елпатьевский С. Я., врач и писатель, ссыльный 27, 207, 216, 296  
 Емельянов Н. Ф., томский историк 5, 8, 10, 32, 33, 36, 116, 140, 171, 209, 213, 220, 303, 331  
 Енбаев Айтаула, ясачный татарин 134  
 Ерданов К., ямщик 128  
 Еропов Д., крестьянин 153  
 Ерунов Николай Александрович, приказчик 160  
 Ершунов Гаврило, крестьянин 152

**Ж**

- Желтоухов Лев, крестьянин 146  
 Жеравина А. Н., томский историк 20, 37, 299, 302  
 Жерковников Михаил, крестьянин 146

**З**

- Завалишин Ип., писатель 144, 145, 190, 198, 210, 213, 215, 216, 266, 282, 302  
 Завьялов Семѣн, ямщик Липчинской волости 132  
 Заиграев Федот, пестеревский крестьянин 147  
 Захаров Пётр, ямщик Тобольского яма 125  
 Зверев В. А., новосибирский историк 17, 18, 36, 228, 229, 259, 263, 264, 267, 279, 281, 282, 297, 302, 304, 307  
 Зверева К. Е., новосибирский историк 17, 281, 311  
 Зверев Степан, томский губернский землемер 87, 88, 89  
 Зверинский В., статистик 278, 293, 332

Зиновьев В. П., томский историк 13, 31, 34, 37, 119, 140, 142, 146, 210, 294, 302  
Зиновьев С., составитель правил для устройства дорог в Российской империи 85  
Злобин, казачий урядник 196  
Золотарёвы, крестьяне с. Халдеева 155  
Зомбарт В., немецкий историк 8, 20, 31, 148, 161, 183, 211, 214, 271, 274, 282, 202  
Зубов Д. Б., красноярский комендант 49

## И

Иванов Абросим, каторжанин, из посадских 188  
Иванов Ермолай, тобольский почталён 170  
Иванов Лука, крестьянин Боянхосунского общества 153  
Иванов Ю. Г., автор «Энциклопедии чая» 7, 32  
Иванов Яков, крестьянин-почтосодержатель 175  
Ивлев, казанский обер-комендант 191  
Ивонин А. Р., барнаульский историк 17, 36, 219, 331  
Игнатъев А., генерал-губернатор 112  
Игумнов, купец, устроитель коммерческой дороги от Кяхты до Байкала 60, 61  
Иериг (Эрих) И., составитель карты дорог вокруг Байкала 87  
Иличевский Д. В., томский гражданский губернатор 87, 88  
Ильин А., издатель карт, владелец картографического заведения (г. Санкт-Петербург), полковник 94, 95

## К

Кабо Р. М., историк-экономист 5, 15, 16, 32, 35, 44, 114, 115, 303  
Кабузан В. М., историк 36  
Казаркин Т. А., томский краевед 34  
Казарян П. Л., якутский историк 303  
Каликаускене Н. В., иркутский историк 116, 296, 297  
Камаров Ю., ямщик 128  
Каменский Григорий Кузьмич, пермский первой гильдии купец 146, 156  
Каменский, Фёдор Кузьмич, пермский первой гильдии купец 146, 156  
Камов, купец 177, 178  
Кануников, межевщик 89  
Капцевич П. М., генерал-губернатор 202, 203  
Каргаполов Степан, крестьянин-почтосодержатель 175  
Каркадинов Никита, учитель 77  
Карпов Матвей, крестьянин 174  
Касвинин Василий, крестьянин 146

Кауфман А. А., статистик 11, 15, 33, 34, 149, 153, 159, 166, 177, 179, 223, 224, 232, 233, 235, 241, 246, 278, 279, 280, 302, 304, 305, 335  
Кахтауров И., сын боярский 49, 54  
Кеннан Дж., американский исследователь царской сибирской ссылки 14, 35, 166, 182, 184, 189, 196, 197, 203, 204, 205, 206, 214, 215, 216, 242, 269, 282, 283, 305, 307  
Кешикова А. Н., иркутский историк 119, 305  
Кирилов И. К., чиновник, картограф 76, 118  
Киселёв А. М., тюменский мещанин 149  
Княжевич, министр финансов 180  
Кодан С. В., иркутский, уральский историк 14, 35, 204, 216, 305  
Кодаю, японец 272  
Кожухов Ю. В., ленинградский историк 5, 8, 10, 16, 32, 33, 35, 50, 116, 117, 219, 234, 240, 278, 305  
Козачковский А. Ф., полковник 27, 38, 85, 118, 231, 232, 279, 305  
Колесников А. Д., омский историк 5, 6, 8, 14, 32, 36, 188, 190, 215, 294, 295, 305  
Колмаков Осип, крестьянин 147  
Кологривовый Пётр, крестьянин 147  
Колокольников Е., крестьянин 153  
Колясовы, крестьяне с. Халдеева 155  
Комлева Е. В., историк 27, 38, 118, 305  
Компанейцев, купец 156  
Кон Ф., революционер, ссыльный 202, 205, 296  
Кондаков Фёдор, каторжанин из государственных крестьян 188  
Кондинские, зажиточные крестьяне-предприниматели 147  
Кондратьев, капитан корпуса военных топографов 91  
Кондратьев Терентий, крестьянин д. Новый Тартас 237  
Корнаков Александр, крестьянин 153  
Корнилов Илья, крестьянин 147  
Коровин, крестьянин 152  
Королёв, томский городской голова 186  
Костров Н., историк, статистик 18, 26, 36, 185, 215, 279, 292, 305, 306  
Котовшиков, подрядчик 132  
Кочнев П. Ф., купеческий приказчик 145, 160, 210, 212, 296  
Кочугов, купец 156  
Кошаров П. М., художник 151, 159, 162, 212, 228, 260, 276, 342, 346  
Красноженова М. В., красноярский краевед 24, 212, 259, 262, 281, 282, 292  
Крит Н. К., экономист 209, 306  
Кропнвин И., крестьянин 145

Кропоткин А. А., князь, ссыльный 275  
Кропоткин П. А., князь, исследователь Сибири, анархист 265, 266, 271, 273, 282, 283, 296  
Кропоткина В. С., мемуарист 267, 275, 283, 296  
Кругликов, тобольский губернский землемер 88  
Крюковский Степан, лейтенант Преображенского полка 190  
Кудрявцев А. С., историк дорожного дела в России 9, 29, 33, 306  
Кудрявцев Ф. А., историк 216, 306  
Кузнецов Е. А., откупщик 270  
Кузнецова (Кузьмина) Ф. С., новосибирский историк 5, 6, 13, 32, 34, 44, 45, 115, 304, 306  
Кулешов, крестьянин с. Спасское 237  
Куломзин, статс-секретарь 211  
Куракин Б. Я., князь, сенатор 110  
Куренков, подполковник, заведующий Временным управлением по надзору за политическими ссыльными в Восточной Сибири 111  
Курилов В. И., новосибирский историк 128, 208  
Куроедов, геодезии ученик 77  
Кухтерин Алексей Евграфович, купец первой гильдии 143  
Кухтерин Евграф Николаевич, купец первой гильдии 12, 13, 141, 142, 143, 144  
Кухтерин Николай Тимофеевич, крестьянин Тюменской городской волости 142  
Кухтерин Тимофей Козмич, крестьянин Тюменской городской волости д. Щукиной, из бывших ямщиков 142  
Кухтерина Александра Николаевна, жена Е. Н. Кухтерина 142  
Кучуков Дмитрий, крестьянин с. Спасское 237  
Куш Н. К., статистик 280, 281, 293, 335, 336, 337, 339, 340  
Кушевский И. А., писатель 269, 282, 296  
Куянов А., крестьянин д. Новый Таргас 237  
Кычанов Василий, ямщик Тюменского городского яма 132

## Л

Лазарев, инженер-майор 102  
Лаксман Кирилл 272  
Ланг Лоренц, директор каравана в Китай 50  
Лангенс, член комиссии по составлению топографического описания Иркутского наместничества 87  
Ларионов Д. Д., иркутский статистик 10, 11, 33, 39, 114, 242, 280, 306  
Лебедева А. А., этнограф, историк 36, 306  
Лебедева Н. И., этнограф 306

Лебратовской Герасим, директор (казны, выменянной в Китае) каравана в Китай 50  
Левашёв, генерал и кавалер 130  
Лепестухин Иван, крестьянин д. Елистратовой 266  
Лешков, исследователь законодательства о путях сообщения и ямской гоньбе 208  
Лобусевич, член комиссии по составлению топографического описания Иркутского наместничества 87  
Лосев А. И., иркутский губернский землемер 57, 88, 93, 116, 119, 296, 305, 352  
Лоскутова М. Г., томский краевед 18, 37, 212  
Лузин Селивестр, крестьянин-почтосодержатель 175

## М

Маак Р., статистик 279, 293, 332  
Майдель Г. Ф., барон, колымский исправник, исследователь северо-востока Сибири, историк 164, 213, 296  
Майнов И. И., исследователь русских крестьян и оседлых инородцев Якутии 69, 72, 117, 306  
Макаренко А. А., этнограф 259, 281, 306  
Максимов С. В., писатель 38, 184, 214, 296, 306  
Маланьин Алексей, каторжанин 188  
Малых Александр Герасимович, томский купец 146  
Малых Герасим Осипович, крестьянин, купец 146, 148  
Малых Егор Герасимович, иркутский купец 146  
Мамсик Т. С., новосибирский историк 10, 17, 31, 33, 35, 117, 296  
Мангазеев М., геодезии прапорщик 84  
Маньков, заседатель 106  
Марголис А. Д., историк сибирской ссылки 35, 189, 215, 307  
Маркевич О., иркутский краевед 32, 60, 116, 307  
Маркс К., экономист 20, 140, 210, 313  
Матвеев Пётр, ямщик 132  
Матханова Н. П., новосибирский историк 27, 38, 114, 121, 214, 282, 283, 296, 297, 307  
Мевес И., публицист 269, 282  
Медведев, подполковник, исследователь Кругобайкальского тракта 59  
Медведев, ямской охотник 125  
Медведчиков, подрядчик 152  
Мейен В. Ф., инспектор по дорожной части при МВД Российской империи 9, 33, 307  
Мельгунов Пётр, лейб-гвардии капитан 191  
Меншиков А., соратник Петра I, ссыльный 190  
Меншиков Александр, сержант 91  
Метелев Пётр, тюменский ямщик 133  
Миддендорф А. Ф., академик 7, 32, 307

Миллер Г. Ф., российский историк 4, 10, 32, 41, 49, 114, 115, 118, 130, 207, 208

Миненко Н. А., новосибирский и уральский историк 5, 6, 32, 33, 36, 41, 47, 114, 115, 278, 307

Мионов Б. Н., российский историк (Санкт-Петербург) 21, 37

Мисюрев А. А., писатель, этнограф 141, 168, 210, 212, 213, 307

Митрофанов Н. А., крестьянин с. Малый Кемчуг 259

Михаил Фёдорович, царь 315

Михайлов Алексей Васильевич, петербургский второй гильдии купец, почетный гражданин 182, 183

Михайлов Василий, пермский купец 173, 181, 182

Михайлов Иван, крестьянин Нижне-Каинской волости с. Булатова 174

Могилёвкин И. М., исследователь истории и современных проблем транспорта 37, 307

Молодых И., статистик, экономист 11, 12, 15, 34, 153, 211, 281, 307

Молоков, комиссар 50

Молоткин Г., ямщик 128

Мордвинов А., исследователь Кругобайкальского тракта 116, 307

Мордохович, доверенный крестьянин 177, 178

Мостовщиков Ганка, ямщик 128

Муравьёв-Амурский Н. Н., генерал-губернатор Восточной Сибири 27, 38, 108, 283

Муромов, устроитель поселений 52

Мятелев Алексей, крестьянин 146

Мятелев Василий, крестьянин 146

Мятлев В. А., сибирский губернатор 81

## Н

Назаренко Т. Ю., томский краевед, этнограф 18, 36, 264, 282, 307

Накамура С., писатель 284, 297

Насибянец, подполковник 117, 293

Нашивошников Михаил, крестьянин с. Дрокино 156

Нейпер И., артиллерии поручик и Томского уезда землемер 84

Немчинов М. Ф., тарский купец первой гильдии 26, 37, 143, 148

Нехорошев Данило, крестьянин 147

Никитин Василий, крестьянин с. Семилужного 152

Никитин Н. Н., исследователь тюрьмы и ссылки 216, 307

Николай Александрович, цесаревич 174

Николай II, император 276

Николай I, император 204

Никольский Ф. С., исследователь законодательства о путях сообщения в Российской империи 37, 120, 294, 295

Новокшонова-Соколовская З. К., историк картографии и геодезических работ в России 88, 119

## О

Обручев Н. Н., начальник Главного штаба, генерал-адъютант 276

Овсянников Н. Н., публицист 209, 308

Оглоблин Н. Н., историк 207, 208, 308

Омельченко О. А., историк 37, 292

Островский И. В., новосибирский историк 8, 33, 308

## П

Павлов А., путешественник 150, 186, 211, 215, 308

Паллас П. С., профессор, исследователь Сибири 47, 57

Пантелеев Л. Ф., мемуарист 38, 274, 283, 297

Пахолков Прокопий, купец 39, 297

Перетолчин Павел, иркутский купец 146

Переяславцев, поручик 180

Перксен У., историк 75

Персин И. С., экономист 136

Пестель И. Б., сибирский генерал-губернатор 58

Пестерев, сержант 83

Петров Павел, содержатель Ишимской почтовой станции 174

Пешков Д. Н., сотник Амурского казачьего полка 237, 275, 276, 279, 283, 297, 299

Пивень С. Н., новокузнецкий историк 13, 18, 31, 34, 37, 308

Плещеев, иркутский вице-губернатор 50

Подаруев Иван, крестьянин Успенской волости, впоследствии купец первой гильдии 145

Пожарский Дм., князь, начальник Ямского приказа 126, 129

Покровский Н. Н., историк, академик РАН 10, 31, 32, 33, 114, 121, 207, 214, 296, 297, 298, 308

Покшишевский В. В., географ 5, 12, 32, 34, 44, 46, 115, 116, 308

Пономарёв Василий, тобольский губернский землемер 83

Понютин А., тобольский губернский землемер 88

Попков, крестьянин Ояшинской волости Томской губернии 174

Попов И. И., литератор, мемуарист, главный редактор газеты «Восточное обозрение» 38, 119, 184, 214, 260, 261, 270, 271, 274, 281, 282, 283, 297, 308



Попов Н., этнограф Забайкалья 18, 36, 212  
Потанин Г. Н., исследователь Сибири, Центральной и Средней Азии 15, 35, 308  
Походяшин М., уральский (верхотурский) купец 47  
Преображенский А. А., историк Урала 36, 42, 115, 127, 208, 300, 309  
Прибылев А. В., народоволец 203, 207, 216, 297  
Про А., французский историк 37  
Пронин В. И., новосибирский историк 16, 31, 35, 36, 63, 64, 68, 117, 139, 210, 223, 229, 249, 278, 279, 309  
Птицын В. В., исследователь Забайкалья 15, 35, 280, 309  
Пчелин С. С., исследователь 235, 279, 309  
Пузин Степан, крестьянин с. Вознесенское 236  
Пушников Ф. Х., купец первой гильдии 13, 144, 145, 146

## Р

Рабинович Г. Х., томский историк 7, 32, 300  
Рагужинский Савва Владиславлевич, российский посол на переговорах с Китаем  
Радишев А. Н., вольнодумец, писатель, ссыльный, исследователь Сибири 54, 297  
Разгон И. М., томский историк 32  
Разумов Н. И., статистик 211  
Рассамахин Ю. К., томский писатель 34, 214, 313  
Резун Д. Я., новосибирский историк 35, 208, 278, 295, 305, 309  
Рельштаб Людвиг, мемуарист 274  
Репечков, крестьянин 277  
Романов Н. С., составитель иркутской летописи 116, 121, 310  
Россохин, ученик 50  
Румянцев, граф, министр коммерции 58  
Русакова Л. М., историк 33, 207, 310  
Рыболов Григорий, тюменский ямщик 133  
Рыкачов, енисейский воевода 81  
Рябок Максика, ямщик 128  
Рябов, крестьянин-подрядчик 147

## С

Савинков Г., издатель карты путей сообщения Российской империи 89  
Самойловский Митрофан Тимофеевич, купец 238  
Сартаков Роман, крестьянин 147  
Сарычев Г., мореход 69  
Свистунов Иван, геодезист 38, 50, 77  
Селезерцев М., тыретский старшина 166  
Селифонтов И. О., генерал-губернатор Сибири 135, 291, 315

Семивский Г. В., иркутский вице-губернатор 45, 88, 115, 194, 215, 310  
Сергеев К., енисейский губернский почтмейстер 179, 180  
Сигалов М. Р., исследователь 290, 310  
Сидорчук О. Н., новосибирский историк 35, 36  
Силин Е. П., историк 116  
Сильвергельм, барон, военный топограф, геодезист 89  
Скобельцын Пётр, геодезист 28, 38, 50, 76, 77  
Скубневский В. А., барнаульский историк 17, 36, 283, 310  
Словцов П. А., писатель, историк, педагог 4, 5, 16, 32, 42, 44, 47, 93, 115, 116, 119, 149, 207, 211, 310, 329  
Сметанн С., архивариус 87  
Смоктунович Л., архивариус 87  
Собенников Аксентий, подрядчик 147  
Соболев М., профессор Томского императорского университета 35, 137, 209, 280, 310  
Соболь А., ссыльнокаторжный 111, 121, 297, 310  
Соймонов П., составитель правил для устройства дорог в Российской империи 85  
Соймонов Ф. И., сибирский губернатор, картограф, писатель 6, 44, 81, 93, 118, 190  
Соколов (Второй), губернский секретарь 91  
Соколов А. Б., ярославский историк 75, 117, 318  
Соколов П. И., исследователь 235, 280, 310  
Соловьёва Е. И., новосибирский историк 2, 12, 13, 17, 34, 35, 36, 41, 115, 210, 211, 229, 279, 280, 310, 311, 335  
Сперанский М. М., сибирский генерал-губернатор 8, 24, 25, 45, 58, 116, 135, 136, 140, 147, 150, 162, 172, 185, 194, 197, 210, 211, 212, 215, 217, 229, 258, 270, 272, 273, 274, 278, 282, 283, 285, 297, 300, 305  
Старцев А. В., алтайский историк 67, 117, 310, 311  
Стахеев Д. И., писатель 39, 114, 149, 160, 162, 211, 212, 297, 311  
Стеклов Иван, ямщик д. Фуфаевой 128  
Степанов А. П., губернатор Енисейской губернии 202, 216, 311  
Степанин В. А., красноярский историк 36, 311  
Струве Б. В., чиновник, мемуарист 38, 297  
Субботин А. П., писатель 209, 311  
Сулешев Ю. Я., тобольский воевода 123  
Суриков В., художник 156  
Суслов, крестьянин-подрядчик 147  
Сухорев Иван, ученик механическому делу 85  
Сухотина Л. Г., томский историк 7, 8, 32, 33, 34, 120, 300, 311  
Сыранов Софрон, князец, депутат Уложенной комиссии 1767 г. от якутов 69

## Т

Татаринов Михаил, штурман ранга поручика 48, 51, 70, 71, 73, 74, 91, 93, 285

Татищев В. Н., географ, историк, начальник уральских и сибирских заводов 76, 77, 118

Темных Иван Максимович, енисейский купец 133

Толмачёв И. П., исследователь Западной Сибири 35, 295

Томакин, крестьянин, почтовый ящик 180

Томашевский В. К., исследователь Устава путей сообщения Российской империи 37, 120, 295

Трескин Н. И., иркутский гражданский губернатор 32, 56, 57, 58, 270, 296

Троицкий С. М., историк 36

Турашкин Ф., уездный землемер 84

Турбин С. И., публицист 261, 268, 281, 282, 297

Тюкавкин В. Г., иркутский историк 8, 32

Тюленев Степан Иванович, тобольский купец 133

Тюфин Н. А., купец 260

## У

Укусников В., прапорщик, военачальник

Новошимской пограничной линии 79, 81

Ушаков, крестьянин д. Малая Балда Тобольской губернии 150

Ушаков М., геодезист 76

Ушаров Н., публицист 270, 282, 297

## Ф

Фабрициус Лаврентий, секунд-майор 191

Фель С. Е., историк геодезии в России XVIII в. 118, 311

Фёдор Иванович, царь 124

Фёдоров Яков, иркутский уездный землемер 81, 84

Фигуровская Н. К., исследователь творчества А. В. Чаянова 280, 312

Филимонов В., землемер 88, 295

Филимонов Е. С., статистик, чиновник МЗиГИ 11, 15, 35, 236, 279, 312

Финш О., путешественник 260, 263, 281, 312

Фишер И. Е., историк 122, 207

Флегин Данила, каторжанин 188

Фраундорф Карл Львович, бригадир – начальник Пресногорьковской линии, генерал-майор, в 1764–1767 гг. первый Иркутский губернатор, картограф 44, 48, 51, 70, 71, 73, 74, 91, 93, 285

Фрост, художник 166, 197, 203, 205, 242, 274, 305

## Х

Хобта А. В., иркутский историк 6, 7, 31, 49, 59, 116, 307, 312

Хотунцевский Иосав, архимандрит 50

Худяков В. Н., омский историк 8, 33, 312

## Ч

Чаянов А. В., ученый-аграрник 250, 251, 280, 281, 312, 355

Черепанов П., пеший казак 127

Черепанов С., казак, мемуарист 38, 279

Черницын И., шихтмейстер 79

Черницын Я., бергмейстер алтайских заводов 79, 145

Чернов, крестьянин д. Черноозерья 236

Чернова И. В., томский краевед 18, 37, 216

Черных Д., мешанин 133

Чехов А. П., писатель 263, 267, 273, 281, 282, 283, 312

Чичагов П., геодезист 76

Чичерин Д. И., сибирский губернатор 47, 81, 125, 134, 188, 217

Чукмалдин Н. М., купец, мемуарист 38, 247, 280, 297

## Ш

Шабанов Дмитрий, кузнецкий уездный землемер 87

Шабуров Иван, тюменский ящик 132, 133

Шабуров Н., ящик 128

Шац, подполковник 61, 62

Шашков С. С., писатель 266, 282

Швецов С. П., статистик 165, 213, 293, 312

Шевелёв, купец 147

Шелашников К. Н., губернатор 111

Шелегина О. Н., новосибирский историк, этнограф 18, 36, 263, 264, 281, 282, 312

Шепетковский А. О., публицист 271, 282

Шерстобоев В. Н., иркутский историк 7, 10, 32, 33, 114, 213, 272, 283, 312

Шетилов Василий, геодезист 38, 50, 76, 77

Шешуков В., ямской охотник 128

Шешуков Кондратий Кузьмич, тюменский первой гильдии купец 145

Шешуков Кузьма Семёнович, крестьянин Каменской волости 145

Шишков Василий, геодезист 76

Шишмаков Матвей, мешанин 153

Шмаков А., публицист 282, 312

Шматов, капитан строительного отряда 29, 99, 100

Шободоев Е. Б., иркутский историк 32, 296

Шокуров Михаил, майор 50

Штейнгель В. И., декабрист 204

Шуйский Василий, царь 130

Шушкин А., ящик 128

## Щ

Щапов А. П., историк 12

Щеглова Т. К., барнаульский историк 17, 35, 36,  
156, 212, 313

Щегинин В. И., учитель истории 347

Щегинин П., чертежник сухопутных сообщений  
Западной Сибири 87

Щукин Н. С., публицист, писатель 27, 38, 72, 117,  
287, 307

Щукин С., публицист 282, 313

## Э

Эллерт А. Х., новосибирский историк 32, 208

Энгельс Ф., экономист 210, 313

## Ю

Юрьев Мануил, ямщик 132

## Я

Яковлев Я. А., томский историк, писатель 34, 214,  
313

Ядринцев М. Я., купец, отец Н. М. Ядринцева 13

Ядринцев Н. М., писатель, журналист, публицист,  
общественный деятель, редактор газеты  
«Восточное Обозрение» 13, 14, 15, 20, 26, 27, 35,  
40, 47, 103, 114, 115, 120, 148, 199, 207, 216, 258,  
266, 267, 280, 281, 291, 313

## Указатель географических и административных наименований

### А

Абакан, г. 85  
Абаканский, ст. 134  
Абалакова, з. 87  
Абатское, с. 64  
Абацкая, слобода 5, 44, 45, 46, 81, 133  
Абацкая степь 5  
Австрия 9  
Аевский, волок 5, 44  
Акмолинск, г. 65  
Акмолинская, обл. 64, 65, 229  
Акшинский, округ 154  
Алаева, д. 154  
Аллах, р. 81  
Алгашевской, ст. 83  
Алдан, р. 69  
Алданская, ст. 69  
Алейская, д. 65  
Александровский винокуренный завод 147  
Александровское, с. 249  
Алзамай, ст. 84  
Алзамайская, волость 106, 107, 233, 234  
Алзамайская, д. 322  
Алзамайской, ст. 83  
Алтай 287  
Алтай, д. 47  
Алтайская, ст. 65, 67  
Алтайский, горный округ 65, 67, 68, 115  
Алтайский, округ 229  
Алтайский, тракт 63  
Алчедатская, волость 233  
Амга, р. 69  
Амур, р. 69, 72, 81, 140, 239, 258  
Амурский край 72  
Амурский, тракт 63, 102, 226, 330  
Анбаир, р. 77  
Ангалы, д. 236  
Ангара, р. 7, 38, 49, 52, 56, 57, 59, 70, 72, 76, 77, 83, 84, 101, 102, 344  
Ангарский, волок 7  
Ангарский, тракт 72, 102, 225  
Англия 9, 148  
Андрюхино, оз. 44  
Антверпен, г. 148  
Антибес, р. 101  
Антипина, д. 77, 219  
Антонова, д. 77  
Антоново, з. 324

Антошкина, д. 320  
Антошкино, с. 46  
Анщирская, волость 243  
Аргунские заводы 56, 68  
Аргунь, р. 81  
Аркашева, д. 147, 246  
Аркинск, ст. 69  
Аталук, д. 77  
Атбасар, г. 65  
Ачаирский, форпост 133  
Ачинск, г. 14, 44, 46, 47, 51, 68, 84, 94, 112, 133, 134, 144, 146, 158, 196, 198, 200, 201, 202, 206, 215, 221, 222, 245, 249, 262, 321, 323, 328  
Ачинский, округ 50, 52, 56, 106, 107, 113, 334  
Ачинский, острог 47, 81  
Ачитская, крепость 39, 79, 80, 82

### Б

Бабиновская дорога 5, 42  
Багина, д. 77  
Бадашкова, д. 49  
Баимская, волость 223, 232, 233, 242, 246  
Байкал, оз. 39, 50, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 76, 77, 78, 79, 81, 83, 84, 87, 88, 102, 113, 116, 155, 173, 266, 267, 276, 277, 282, 297, 307, 315, 348  
Байкаловское, с. 133  
Байкаловы, ю. 133, 319  
Байринский хребет 61  
Балаганск, г. 7, 49, 69, 77, 79, 84  
Балаганская степная дума 166  
Балаганский, округ 72, 106, 154, 174, 179, 225, 231, 234, 249, 252, 279, 280, 281, 328, 333, 335, 336, 337, 338  
Балаганский, острог 7, 54, 77, 83  
Балаганский, уезд 226, 243  
Балай (Никольское), с. 243  
Балехтинский, ст. 134  
Барабинск, г. 46  
Барабинская степь 4, 5, 6, 7, 15, 21, 24, 27, 32, 35, 36, 38, 40, 41, 43, 46, 47, 76, 79, 81, 114, 118, 157, 169, 171, 184, 191, 214, 217, 219, 229, 234, 236, 261, 267, 271, 273, 292, 305, 306, 307, 312  
Барнаул, г. 31, 65, 67, 89, 117, 145, 146, 176, 263, 297, 300  
Барнаул, д. 85  
Барнаулка, р. 65  
Барнаульская, д. 65  
Барнаульский завод 65, 79  
Барнаульский, округ 148, 223, 227, 233

Барымская, р. 123  
 Батой, с. 156, 173  
 Батурина, д. 154, 315  
 Бачалина, д. 132, 319, 323  
 Безголосово, с. 65  
 Безруковская, ст. 174  
 Безруковское, с. 185, 186  
 Бейгонова, д. 49  
 Бекишева, ст. 40, 101  
 Беклемишева, ст. 111  
 Белоусова, д. 154  
 Белоярская, слобода 77  
 Бельский, острог 54, 70, 83, 91  
 Бельское, с. 249  
 Белянка, д. 77  
 Бергамацкая, слобода 169  
 Бергамацкая, волость 237  
 Бердский, острог 65  
 Берёзкина, д. 246  
 Берёзово, с. 64, 190  
 Берёзовский, округ 64, 329  
 Берёзовский тракт 64  
 Берёзовское, с. 101, 243  
 Берёзовый Яр, д. 77  
 Бериккульская, д. 49, 158, 201, 221, 321  
 Бериккульское, с. 232, 242, 243  
 Бешкильская, слобода 133  
 Бийск, г. 65, 67, 68, 176, 193  
 Бийский, округ 148, 223, 227, 233  
 Биликтуй, ст. 84, 101  
 Биликтуйская, д. 101, 243, 322  
 Бирилюс, с. 68  
 Бирюса, р. 40, 101, 102, 325  
 Бирюсинская, д. 322  
 Бирюсинский, этап 206  
 Бирюсинское, с. 83  
 Бирюсинской, ст. 83  
 Благовещенск, г. 111, 275, 276, 279, 297  
 Благовещенское, с. 246  
 Бобровая, р. 77  
 Богандинская, волость 147, 222  
 Богандинская, д. 219  
 Богандинское (Килки), с. 101  
 Богданова, д. 246  
 Богданово, з. 46  
 Боготол, р. 47  
 Боготольская, вол. 323  
 Боготольская, д. 49, 321, 323  
 Боготольское, с. 47, 84, 134, 135, 201, 345  
 Боковская, д. 102  
 Большанина, д. 246  
 Большая, д. 77  
 Большеглубокая, ст. 59  
 Больше-Уринское, с. 243  
 Большие Бровцы, с. 133  
 Большой Кемчуг, р. 243  
 Б. Оеш, д. 76  
 Боровое, с. 133  
 Боровская, ст. 174, 175  
 Бородинское, пос. 50  
 Боянхосунское о-во 147, 153  
 Бояроновской, ст. 83  
 Боярский, выс. 222  
 Братск, с. 249  
 Бронниковское, с. 64  
 Брусянка, р. 77  
 Булатова, д. 320  
 Булатово, з. 324  
 Булатово, с. 46, 174  
 Булатовская, ст. 174, 177  
 Бура, р. 77  
 Бутакова, д. 319, 324  
 Бутаковская, волость 133  
 Бухтарма, р. 65  
 Бухтарминский, тракт 65  
 Быковский этап 200

**В**

Варламский Бор, ст. 132  
 Варюхина, д. 83, 249, 320  
 Варюхинская, вол. 331  
 Веденская, ст. 59  
 Великосельская, д. 220, 221, 242  
 Венгерovo, с. 83  
 Венгрия 9  
 Верхне-Демьянская, волость 64  
 Верхнемулейское, с. 145  
 Верхнеудинск, г. 56, 58, 62, 68, 221, 222, 271, 276  
 Верхнеудинский, округ 50, 59, 84, 86, 219, 262  
 Верхоленск, г. 69, 72  
 Верхотомский, острог 46  
 Верхотомский, стан 169  
 Верхотурская дорога 42, 45, 79, 324  
 Верхотурский, уезд 217, 218, 219  
 Верхотурский, ям 10, 329  
 Верхотурье, г. 42, 44, 45, 48, 52, 54, 91, 218, 314, 323, 326  
 Вершинина, д. 154  
 Викуловская, слобода 46, 83, 319  
 Вилижанина, д. 133, 134  
 Вилимбаевское, с. 200  
 Витимская, слобода 69, 72  
 Вишера, р. 41  
 Владивосток, г. 31

Владимир, г. 172, 180, 194  
Владимирская, губерния 191  
Вознесенская, д. 320  
Вознесенская, вол. 243, 332  
Вознесенская, ст. 177  
Вознесенское, с. 46, 236  
Вознесенской, м. 84  
Волга, р. 162  
Вологда, г. 217  
Воронежский, тракт 162  
Воронина, д. 155, 242, 247  
Воронова, д. 154, 246  
Воронцова, д. 221  
Восточная Сибирь 4, 10, 16, 119, 148  
Вострово, з. 76  
Выдренная, р. 102  
Выдринская, ст. 62

## Г

Газимур, р. 81  
Газимуровская, ст. 196  
Гамбург, г. 148  
Гангуйской, ст. 83  
Ганихина, д. 77  
Германия 9, 148, 161, 183, 211, 271, 274, 282  
Гилевская, волость 123  
Гласкова, д. 77  
Гнилокурское, з. 84  
Голопупово (Спасское, Венгерovo), с. 45, 83, 320, 331, 341  
Голуметь, с. 249  
Голышманово, с. 185, 186  
Горно-Субботинская, д. 64  
Готопупова, д. 44  
Готопутовское, с. 46  
Гребенщиково, с. 83  
Григорьевка, д. 68  
Гробовский этап 200  
Грязнуха, д. 77  
Грязнуха, р. 77  
Губино, с. 246  
Гулзановы, ю. 79  
Гутова, д. 79

## Д

Даурия 76, 116, 121, 280  
Демьянский, ям 10, 43, 123, 124, 129  
Деньщиковская, волость 64  
Дехтерева, д. 77  
Джида, р. 58, 59, 60, 61  
Джидинская, д. 102  
Дзонмурин, р. 58

Дмитриевская, волость 233  
Долганова, з. 84  
Долматов монастырь 45  
Дрокина, д. 85  
Дрокино, с. 156  
Дубровино, с. 91, 102, 133, 154, 173  
Дубровка, пристань (на Волге) 162  
Дубровска, з. 76

## Е

Европа 8, 9, 52, 117, 148, 271, 289  
Екатеринбург, г. 31, 42, 45, 48, 54, 77, 79, 85, 91, 115, 131, 143, 145, 172, 181, 182, 183, 194, 201, 204, 247, 263, 272, 274, 323, 326, 327  
Екатеринбургский завод 77  
Екатеринбургский, тракт 218  
Екатерининское, с. 65  
Еланка, р. 44  
Еланская, вол. 248, 279  
Елизаветинское, пос. 50  
Елистратова, д. 266  
Елова, д. 84  
Еловка, д. 83, 84, 85  
Емельянова, д. 85, 262  
Енисей, р. 30, 52, 56, 68, 84, 85, 100, 101, 102  
Енисейск, г. 43, 47, 56, 68, 76, 81, 130, 146, 160, 169, 193, 221  
Енисейская, губ. 19, 40, 50, 52, 56, 68, 88, 89, 101, 102, 105, 106, 113, 120, 121, 137, 148, 154, 171, 172, 173, 175, 176, 180, 189, 190, 194, 196, 202, 205, 211, 216, 219, 221, 222, 224–231, 233, 234, 237, 239, 240, 241, 243, 249, 251–254, 256, 258, 259, 261, 262, 266, 282, 317, 321, 331–338,  
Енисейская дорога 52, 85  
Енисейская провинция 66, 77, 86, 209  
Енисейский уезд 76  
Енхорская, ст. 58  
Еркина, д. 246  
Есауловский, ст. 134

## Ж

Жигалово, с. 69, 249  
Жилкина, д. 49, 84

## З

Забайкалье 14, 43, 50, 56, 59, 62, 71, 111, 147, 171, 191, 194, 196, 198, 207, 211, 270, 272, 276, 287  
Забайкальская, обл. 19, 101, 102, 111, 154, 155, 173, 205, 216, 222, 237, 238, 262, 267  
Заводоуковская, волость 101, 222  
Заводоуковское, с. 101  
Закатитское, з. 134, 170

Заларинская, д. 322  
Заларинская, ст. 84  
Заларинское, с. 72, 243  
Заледеева, д. 85, 154, 249, 262, 321  
Заледеевская, волость 152, 243  
Замзор, ст. 84  
Замзорская, д. 102, 233, 243  
Западная Сибирь 4, 13, 16, 18, 67, 68, 115, 116  
Зауралье 8, 10, 23, 42, 207  
Зима, ст. 39, 249  
Зиминская, д. 322  
Зиминской, ст. 70, 83, 84, 91, 102, 106, 166, 243, 326  
Змеиногорск, г. 65  
Змеиногорский рудник 65  
Змеиногорский тракт 65, 67, 117  
Зудиловский форпост 134, 170, 324  
Зуево, з. 84  
Зуевская, д. 322  
Зыбкосенские высоты 61  
Зырянская, волость 232  
Зырянское, с. 49

## И

Ибрюльская, ст. 180, 321  
Ивановка, р. 62  
Ивзлановы, ю. 79  
Иволгинское о-во 147  
Игумновская дорога 60, 61, 155  
Иланская, волость 50  
Иланская, д. 321  
Иланской, ст. 83  
Илгинский завод 193  
Илимск, г. 69, 70, 76, 84, 130  
Илимский, уезд 31, 76, 118  
Ильинская, волость 147, 213  
Ильинский, острог 326  
Ильинское, с. 133, 243  
Ирбит, г. 56, 64, 144, 146, 160, 163, 181, 186, 187, 260, 274  
Иргенское, оз. 196  
Иргудеевский, голец 59, 60  
Иркут, р. 58, 59, 76  
Иркутск, г. 15, 25, 26, 39, 40, 45, 46, 49, 50, 52, 56, 57, 58, 59, 61, 63, 68, 69, 70, 72, 77, 81, 83, 84, 87, 88, 91, 93, 101, 102, 112, 114, 130, 131, 134, 137–140, 143–146, 149, 150, 152–155, 157, 158, 163, 167, 170, 173, 176, 185, 186, 187, 190, 194, 196, 198, 200–203, 206, 211, 213, 215, 216, 221, 222, 226, 238, 240, 241, 244, 245, 248, 249, 252, 258, 260, 267, 271 – 273, 275, 276, 278–280, 282, 283, 284, 287, 315, 318, 322, 324, 325, 326, 328, 330

Иркутская, губерния 11, 14, 19, 39, 40, 45, 50, 52, 57, 69, 79, 80, 82–84, 88, 89, 101, 102, 105, 106, 108, 112, 114, 120, 136, 137, 171, 173, 177, 180, 181, 189, 193, 194, 196, 211, 213, 215, 216, 219, 221, 222, 225–231, 233, 238–241, 243, 249, 251–255, 257, 258, 261, 278–281, 316, 322, 328, 331–338, 348  
Иркутская, провинция 31, 76–78, 118  
Иркутский, округ, 106, 279, 280, 281, 328, 333, 335  
Иркутский соляной завод 193  
Иркутский, тракт 40, 41, 72, 163, 177  
Иркутский, уезд 31, 118  
Иртыш, р. 56, 64, 65, 129, 187, 201, 211, 215, 218, 248, 268  
Иртышская укрепленная линия 42, 190  
Исетский, тракт 218  
Исецкая, слобода 133  
Искинская, д. 132  
Истяцкие, ю. 133, 315, 319, 324  
Италия 9, 148  
Итанцинская, волость 147  
Итат, д. 47, 84, 101, 201  
Иткульская, волость 47, 83, 220  
Иткульское, с. 176, 220  
Ишим, р. 44, 101  
Ишим, г. 45, 46, 56, 64, 81, 83, 102, 158, 175, 193, 235, 273  
Ишимский, дистрикт 46  
Ишимский, округ 64, 91, 106, 133, 185, 219, 235, 248, 261  
Ишимский (Аромашевский), ям 124  
Ишимское, с. 49, 154, 201, 220, 223, 232, 242  
Ишимско-Петропавловский, тракт 64  
Июс, р. 47  
Ия, р. 102

## К

Кабанск, г. 196  
Кабурлы, д. 46  
Казанская дорога 5, 323, 324  
Казанский приказ 10  
Казанцево, с. 133  
Казань, г. 41, 45, 50, 76, 118, 122, 131, 140, 143, 146, 172, 181, 188, 190, 191, 194, 198, 201, 207, 209, 272, 274, 323, 326  
Каинск, г. 18, 44, 46, 79, 81, 83, 87, 91, 170, 177, 193, 250, 273, 320  
Каинский, округ 35, 109, 154, 175, 176, 177, 178, 223, 233, 246, 261, 265, 278, 279, 316, 329, 334  
Каинский, пасс 54, 76  
Каинский, уезд 87, 100, 132, 133, 219  
Каинский, форпост 46, 54, 76, 79, 323, 324  
Каинский, ям 124

Каинской, ст. 76, 177  
 Кайгородок, г. 131, 172  
 Калбаковские, ю. 133  
 Калмаково, з. 79  
 Калмаковский завод 237  
 Калманка, с. 65  
 Калмацкие Мысы, с. 65  
 Калтайский, ст. 91, 140, 173  
 Калуга, г. 190  
 Калужская, губерния 191  
 Кама, р. 56, 347  
 Каменовская, слобода 77, 145  
 Каменская, волость 123, 145, 247, 258  
 Камень, горы (Урал) 41  
 Камчатка, п-ов 39, 50, 54, 69, 125, 258  
 Камышенка, д. 101, 320  
 Камышетская, д. 322  
 Камышенская, ст. 177  
 Камышлов, г. 44, 181  
 Камышлова, д. 133  
 Камышловская, слобода 77  
 Камышловский, уезд 64  
 Канск, г. 46, 49, 52, 83, 112, 222, 249, 262  
 Канский, округ 50, 52, 174  
 Канский, острог 49, 54, 83, 134  
 Капчиранка, д. 60, 61  
 Капчиранка, р. 61  
 Карасульская, ст. 174  
 Караульный, ст. 134  
 Караульный Яр, д. 77  
 Карачино, оз. 77  
 Карбышево, с. 246  
 Каргат, оз. 79  
 Каргат, р. 79  
 Каргатский пасс 54, 76  
 Каргатский Форпост, ст. 55, 76, 177  
 Каргатско-Дубровская, ст. 47, 177  
 Каргацкое, з. 53, 79  
 Кармат, р. 77  
 Карматская, волость 123  
 Кармацкое, п. 77, 218  
 Карнаухово, с. 133  
 Карпово, с. 65  
 Касмала, р. 65  
 Касмалинская, д. 65  
 Касуль, рч. 47  
 Катон-Карагайский таможенный пост 65  
 Кацына, д. 247  
 Кача, р. 47  
 Качалинская, пристань (на Дону) 162  
 Качуг, с. 69, 101  
 Качугская, пристань 69  
 Качугская, слобода 72  
 Кашкарагайская, д. 65  
 Каяцкая, д. 220  
 Кемский, острог 135  
 Кемчуг Б., р. 47, 81, 84, 85, 102, 231, 232, 243  
 Кемчуг М., р. 47, 85, 259, 267  
 Кемчугские, горы 84  
 Кеть, р. 56, 190  
 Кижировский, выс. 246  
 Кийское, с. 47, 102  
 Кимильтей, р. 102  
 Кимильтейской, ст. 83, 84, 243, 249  
 Киргизка, р. 49  
 Киргишанское, с. 200  
 Киренский, округ 219  
 Китай 289  
 Китайская граница 39, 50, 57, 58, 69  
 Китой, р. 70, 101  
 Кия, р. 102  
 Кленовский этап 200  
 Ключевая, д. 223, 243  
 Ключевской, караул 60  
 Ключинской, ст. 83, 174  
 Кобдо, г. 65  
 Кобыльникова, з. 84  
 Кобырлинская, ст. 269  
 Ковров, г. 180  
 Козульский этап 205  
 Кокчетав, г. 65  
 Колывано-Барнаульский тракт 65  
 Колывано-Воскресенская укрепленная линия 42, 65, 79, 85, 87, 89  
 Колыванская область 84  
 Колыванский, округ 175, 176  
 Колывань, г. 18, 29, 46, 55, 199, 249  
 Колыонская, волость 49, 171  
 Колыонская, д. 49  
 Колыонское, с. 49, 132, 133, 158, 181, 201, 220, 232, 242  
 Комлоцкое, зим. 134  
 Конда, р. 154  
 Копьево, зим. 45, 134, 170  
 Копылова, д. 49  
 Коркина слобода 45  
 Косулина, д. 45, 77, 181  
 Кострома, г. 31  
 Костромская, губерния  
 Котельнич, г. 131, 172  
 Котошихина, д. 133  
 Кош-Агач, с. 67  
 Кошукская вол. 248  
 Красная, рч. 47



Красноречинская, д. 47, 102  
Красноречинская, ст. 84, 180, 201  
Краснослободский, дистрикт 218  
Краснослободский, тракт 218  
Красноярск, г. 26, 31, 40, 44, 45, 47, 49–52, 54, 68, 83–85, 100–102, 120, 121, 134, 144, 146, 164, 169, 172, 193, 198, 201, 221, 222, 249, 261, 262, 265, 272, 273, 277, 281, 282  
Красноярская, д. 49, 65, 220  
Красноярская, слобода 77  
Красноярская столбовая дорога 76  
Красноярский, округ 152, 172, 219, 226, 230, 254, 256, 262, 282, 334  
Красноярский уезд 31, 47, 49, 76, 85, 87, 100, 118, 221, 243  
Красноярско-Енисейский, тракт 68  
Красноярско-Минусинский, тракт 68  
Красный Яр, д. 84  
Креженовска, д. 84  
Кривое, оз. 128, 132  
Криволицкое, с. 133, 171  
Кривошёрково, с. 144  
Кругобайкальский тракт 56–59, 62, 63, 75, 101, 102, 111, 173, 225, 226  
Крупянское, с. 46  
Крутиха, ст. 91  
Крутологовская, ст. 177  
Кудинская, волость 81, 146  
Кудринская, ст. 91  
Кузнецк, г. 65, 85, 87, 127, 176, 193, 233  
Кузовлева, д. 49  
Куйтунской, ст. 83, 84, 243  
Кулага, д. 77  
Кулакова, д. 247  
Кулемесова, д. 77  
Куленгский, тракт 72  
Култук, с. 58–60, 62, 63, 111  
Култук, ст. 60, 61  
Култушная, д. 83  
Кунгур, г. 42, 77, 115, 131, 172  
Куприна, д. 77  
Курган, г. 56, 76, 133, 146, 193, 235  
Курганский, округ 64, 91  
Курганско-Петропавловский, тракт 64  
Курзан, д. 84  
Курзан, р. 102  
Курзанской, ст. 83  
Кусерягская, д. 134, 170  
Кусерягская, ст. 174  
Кускова, д. 49  
Кускунское, с. 173, 243  
Кутарбитка, р. 77

Кутарбитская, д. 77  
Кутулицкая, ст. 177, 178  
Кучумова, д. 246  
Куяровская, сл. 77  
Кяхта, р. 77, 79  
Кяхта, слобода 17, 18, 39, 40, 46, 50, 54, 56–59, 61, 62, 68, 69, 77, 79, 87, 101, 102, 113, 116, 137–140, 143–145, 149, 150, 155, 167, 173, 179, 211, 222, 248, 249, 274, 275, 287, 315, 316, 324, 326, 329

## Л

Лавинское, пос. 50, 196  
Лаврова, д. 246  
Ладейское, с. 134  
Лангетуй, р. 61  
Лангетуйская, ст. 60  
Лариха, д. 133  
Лена, р. 69, 71, 72, 76, 101  
Ленский, тракт 69, 72  
Лепехина, з. 84  
Линейный, тракт 64, 66, 190  
Линовская, ст. 58  
Липовский погост 77  
Липчинская, волость 132, 279  
Липчинской, ст. 83  
Лиственничная, ст. 59, 102, 196  
Лиханова, ст. 62, 111  
Ловать, пос. 50  
Лодейская, д. 49  
Лозьва, р. 41  
Лозьвинский городок 41  
Лозьвинский путь 41, 42  
Лошкутова, д. 246  
Лубны, г. 275  
Луговая, д. 246, 247  
Лучанова, д. 154  
Лучинина, д. 77  
Лушничиха, д. 222

## М

Мазалова, д. 49, 217, 232, 242  
Мазалово, с. 242  
Маймачен, г. 248  
Макарьев, г. 54, 56  
Маковская, пристань 56  
Малая Балда, д. 150  
Малковское, с. 219  
Малый Кемчуг, с. 259, 267  
Малый Кемчуг, р. 85  
Малышевка, с. 72  
Мальтинская, д. 84, 101, 102, 322  
Мальтинская, ст. 52

- Мангазель, г. 5  
 Мангазеева, д. 221  
 Мангазейский уезд 76  
 Мантуриха, р. 102  
 Марайский, выс. 222  
 Мариинск, г. 47, 102, 144, 176, 233, 243, 246  
 Мариинский, округ 154, 169, 223, 232, 233, 241, 244, 246, 280, 334, 335  
 Мариинский, уезд 98, 246  
 Марково, с. 64, 200  
 Мартяшова, д. 77  
 Матвеева, д. 77  
 Матюшкино, оз. 44  
 Махаевская, ст. 58  
 Медведское, с. 65  
 Медведское, ст. 89  
 Медведчикова, д. 49, 220, 232, 242  
 Медвежья, рч. 47  
 Медянские юрты 77  
 Мешкова, д. 133  
 Минусинск, г. 68, 144, 146, 215, 277  
 Минусинский, округ 50, 106, 148, 227, 230, 256  
 Минусинский, тракт 52, 68, 262  
 Мироновское, с. 234  
 Молодова, з. 84  
 Молта, д. 49  
 Молчанова, д. 247  
 Монголия 65, 67, 117, 213  
 Московский, тракт 137, 138, 139, 147, 149, 163, 168, 169, 173, 175, 178, 180, 183, 190, 218–228, 230, 232, 233, 241, 243, 246–249, 251–258, 278  
 Московское шоссе 276  
 Мотская, ст. 59  
 Мошнино, д. 177  
 Муринская, ст. 60, 61  
 Мысовая, р. 271  
 Мысовая, ст. 271  
 Мысовск, г. 63, 170
- Н**
- Назарова, д. 44, 47, 53, 84  
 Нарым, г. 64, 65, 89, 177, 193  
 Нарымский край 65  
 Нелюбинская, волость 220, 245, 246  
 Нерда, р. 77  
 Нерчинск, г. 46, 47, 49, 50, 56, 58, 68, 71, 81, 91, 130, 131, 140, 154, 155, 188, 190, 194, 196, 202, 324, 326  
 Нерчинский завод 43, 46, 56, 58, 68, 69, 109, 187, 196, 202, 207, 221, 222, 315, 326  
 Нерчинский, округ 50, 154, 196, 219  
 Нерчинский, уезд 81
- Нижегородская, губерния 191  
 Нижегородский, тракт 162  
 Нижне-Великосельская, д. 242  
 Нижне-Каинская, волость 174  
 Нижнесомская, з. 46  
 Нижнеслободское, с. 249  
 Нижнеудинск, г. 49, 50, 63, 79–84, 101, 102, 107, 110, 193, 322  
 Нижнеудинский, округ 50, 52, 56, 102, 105, 106, 154, 172, 219, 225, 231, 233, 234, 249, 252, 262, 279, 281, 328, 333, 335–339  
 Нижне-Шубина, д. 246  
 Нижний Новгород, г. 40, 131, 143, 145, 146, 167, 168, 172, 180, 194, 198–201, 209, 272, 286, 323, 326  
 Николаевская, волость 220  
 Николаевское, с. 220  
 Николаевский винокуренный завод 193  
 Никольское, з. 83, 84  
 Никольское, с. 233, 243  
 Ница, р. 77  
 Новгородская, губерния 191  
 Новое Усолье, г. 190  
 Новозаимская, волость 222  
 Новоназарова, д. 45, 180  
 Новониколаевск, г. 67  
 Новопышминская, слобода 77  
 Новоселовский, ст. 134  
 Новосибирск, г. 31, 67, 114, 115, 117, 118, 119, 121, 207–215, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 329  
 Норвегия 9  
 Норинская, ст. 58  
 Нукун-Дабан, хр. 61  
 Нукун-Дабанская, ст. 60
- О**
- Обь, р. 30, 64, 102  
 Овчинникова, д. 47, 220  
 Овчинникова, ст. 177  
 Оглок, р. 61  
 Озёрная, р. 102  
 Ока, р. 77, 101, 102  
 Окульшед, р. 102  
 Олёмнинск, г. 72  
 Олёмнинский, округ 146  
 Олонской, острог 83  
 Омск, г. 31, 40, 44, 45–47, 54, 56, 63–65, 83, 87, 89, 91, 101, 103, 115, 146, 175, 180, 185, 193, 199, 201, 235, 268, 271, 276, 282  
 Омская, кр. 46, 54, 191, 218, 272  
 Омский, тракт 81, 219  
 Омутинская, волость 222  
 Омь, р. 18, 29, 76, 79, 100, 101

Онгудай, с. 67  
Оренбургская, губерния 193, 194, 223  
Оренбургская укрепленная линия 42, 65, 190, 193  
Орлов, г. 131  
Орловская, губерния 191  
Орловское, с. 133  
Орские, ю. 76  
Орчинский, хр. 61  
Осиновые Колки, д. 79  
Охотск, г, порт 69, 74, 238  
Охотский, тракт 69  
Ояшина, д. 83, 171  
Ояшинская, волость 29, 154, 174

## П

Павлодар-Семипалатинск-Сергиополь-Верный, почтовый тракт 65  
Пакля, выс. 222  
Паншина, д. 77  
Пашковской, ст. 84  
Пелым, г. 41, 208  
Переемная, р. 102  
Пермская, губ. 19, 44, 45, 102, 103, 106, 145, 173, 181, 194, 223, 226, 318  
Пермское, наместничество 90  
Пермско-Тюменский, тракт 201  
Песчаная, д. 102  
Петербургская, губерния 191  
Петровский завод 196, 237  
Петропавловск, г. 65, 235, 249  
Петропавловская, гавань 39  
Петухова, д. 154  
Пещанская, д. 49  
Погроминские Воды, ст. 270  
Подаруевский завод 237  
Подломская, д. 49  
Подломское, с. 223, 232  
Подсосенское, с. 84  
Подчувашское, предместье 99  
Подъельнишная, д. 133, 158, 201, 220, 242, 243  
Позднякова, д. 246  
Пойминской, ст. 83  
Покров, г. 180  
Покровская, волость 243  
Покровская, слобода 77, 133  
Покровская, ст. 177  
Покровское, с. 77, 83, 133, 223, 242  
Половино-Черемховская, д. 162  
Полоцкая, губерния 191  
Помельцева, д. 79  
Пономарёвское, с. 161  
Поперечная, ст. 270

Поперечный Искитим, с. 65  
Порос, д. 76  
Посольская, пристань 61  
Посольский, монастырь 54, 55, 57, 77, 277  
Почитанская, д. 132, 180, 201, 223, 232, 233, 242  
Пресногорьковская, ст. 64  
Пресногорьковская укрепленная линия 42, 44, 64, 66  
Прибалтика 9  
Приенисейский, край 85, 115, 278  
Прииртышье, р-н 119  
Приобье 32, 116, 331  
Причулымье 49  
Промежуточная, д. 243  
Проскокова, д. 29  
Проскокова, ст. 89, 320  
Проскоково, с. 173, 249  
Протопопова, д. 65  
Пруссия 9  
Псковская, губерния 191  
Пушкарёва, д. 133  
Пышма, р. 77, 101  
Пышминская, слобода 77

## Р

Разводинская, слобода 84  
Разводная, д. 84  
Разгонной, ст. 83  
Раненбург, г. 190  
Риддерско-Зырянские рудники 65  
Роскатска, д. 84  
Россия 9, 17, 40, 44, 47, 49, 54, 58, 64, 67, 68, 75–77, 85, 88, 91, 93, 96, 105, 106, 114, 119, 121, 122, 130, 139, 141, 143, 144, 146, 148, 154, 161, 167–169, 179, 181, 183, 194, 198, 204, 207, 209, 210, 212, 217, 221, 224, 226, 229, 234, 235, 237, 248, 250, 258, 261, 264, 265, 266, 268, 270, 271, 273, 274, 276, 277, 316, 318, 344  
Рубина, д. 246  
Рыбалово, с. 246  
Рыбинская, волость 50, 174, 243  
Рыбинская, ст. 175  
Рыбинское, с. 243, 249  
Рязанская, губерния 190, 191

## С

Саввушка, с. 65  
Салаирская, д. 247  
Салым, р. 64  
Салымский, тракт 64  
Самара, г. 190  
Самарово, с. 64, 129

Самаровский, ям 10, 43, 123, 124, 127, 129, 268  
Санкт-Петербург, г. 9, 24, 31, 45, 88, 89, 93, 96, 143, 162, 203  
Санкт-Петербург – Москва, тракт 162  
Саргатское, с. 236  
Сартакова, д. 79  
Секменёва, д. 133  
Секменёвское, с. 133  
Селенга, р. 54, 81, 87, 102  
Селенгинск, г. 58, 195, 222  
Селенгинская Даурия 116, 121, 280  
Селенгинский, округ 154  
Селенгинский, уезд 31, 118  
Селенгинский солеваренный завод 147, 196  
Семнвёрстка, с. 259, 262  
Семилуженское, с. 223  
Семилужинская, волость 13, 147, 220, 223, 232, 242, 246  
Семилужная, волость 49  
Семилужная, д. 49  
Семилужное, с. 49, 152, 155, 158, 201, 220, 232, 242  
Семипалатинск, г. 65, 67, 176, 195  
Сережское, с. 84  
Сересная, слобода 47  
Сеченова, д. 246  
Сехтинская, д. 220  
Сибирский, тракт 162  
Сизова, м. 84  
Симахина, д. 47  
Слюдянская, ст. 60  
Снежная, р. 60, 61, 101, 102  
Снежная, ст. 60, 101, 102  
Созоновское, с. 133  
Соколово, д. 76, 170  
Сокса, р. 47  
Солдатова, д. 77  
Соликамск, г. 41, 42, 129, 190  
Сольвычегодск, г. 41  
Сосновка, д. 84  
Сосновский острог 46, 171  
Сосновский, ст. 169  
Сосновый Мыс, д. 77  
Слободской, г. 131  
Спасояйское, с. 221  
Спасская, волость 13, 154, 220, 245, 246  
Спасское, с. 46, 49, 83, 85, 102, 154, 237, 246, 259  
Спиринно, с. 260  
Среднеколымск 164  
Средняя Сибирь 41, 49, 76, 220, 221  
Становой, руч. 101  
Староалейское, с. 39  
Староачинский, тракт 68, 85

Староенисейский, тракт 68  
Стекланна, фабрика 84  
Степановское, пос. 50  
Степной, край 64, 189  
Сугатский этап 200  
Судженское, с. 246  
Сукнина, з. 84  
Сунтуровские, ю. 133  
Сургут, г. 129  
Сургутский, округ 64  
Сургутский, уезд 123  
Сургутско-Самаровский, тракт 64  
Суслово, с. 158, 201, 223, 242, 243  
Сухарева, д. 77  
Сухая, д. 112  
Сухобузимское, с. 249  
Сухова, з. 84  
Суховская, волость 243  
Сухоруковы, ю. 129  
США 9, 93, 117  
Сыропятское, с. 101

Т

Тавда, р. 41, 235  
Тавдинская, вол. 248  
Таз, р. 30  
Тайтурское, с. 249  
Тальменская, д. 65  
Танхой, ст. 63  
Тара, г. 16, 24, 39, 43–48, 54, 56, 64, 76, 79, 81, 83, 127, 149  
Тара, р. 100  
Тарбулесское, оз. 46  
Тарский, округ 223, 229, 235, 248  
Тарский, уезд 46, 133, 171, 217–219  
Тарский, ям 14, 124  
Тартас, р. 102  
Тартасский, форпост 171  
Татаринская, волость 248  
Татищевы, ю. 133  
Тверь, г. 191  
Телеутский, перевоз 65  
Тельминская суконная фабрика 84, 193, 207  
Тельминское, с. 249  
Темник, р. 61  
Тёплая Речка, д. 223, 232, 242  
Тимофеева, д. 247  
Тинской, ст. 83  
Тишины, ю. 133  
Тобол, р. 41, 56, 65, 101, 117  
Тобольск, г. 24, 31, 39, 42–46, 49, 50, 52, 54, 64, 77, 79, 81, 83, 87, 93, 102, 218, 221, 249, 272, 274

- Тобольская, губерния 19, 63, 64, 87–89, 91, 95, 97, 99, 100, 115, 116, 119, 219, 222–225, 227, 229, 233, 235, 238, 239, 247, 248, 253, 261, 267
- Тобольский, округ 247
- Тобольский, тракт 106, 218
- Тобольский, уезд 218, 219
- Тобольский, ям 10
- Тобольско-Ишимский, земский тракт 64
- Тобольско-Тарский, почтовый тракт 64
- Тобольско-Тюменский, почтовый тракт 64
- Тобольское, наместничество 44, 83–85, 87, 118
- Томная, д. 77
- Томск, г. 15, 18, 25, 26, 31, 40, 44, 45, 47, 49, 50, 51, 54, 56, 76, 81, 85, 88, 91, 93, 102, 112, 220, 221, 225, 232, 233, 238, 240, 241, 245, 260, 263, 269, 271, 274, 276, 284, 287
- Томская, губерния 14, 19, 39, 45, 50, 53, 55, 64, 87–89, 94, 95, 101, 106, 113, 119, 219, 222–224, 227–229, 232, 236, 239–243, 246, 249, 259, 261, 275
- Томский, округ 238, 244, 246, 247
- Томский, уезд 46, 76, 79, 84, 98, 118, 217, 220, 243
- Томский, ям 124
- Томско-Ачинский участок Сибирского тракта 10, 112, 113
- Томско-Кузнецкий, тракт 65
- Томско-Нарымский, тракт 65
- Томско-Семипалатинский, тракт 63, 65
- Томь, р. 102
- Тонтура, ст. 44
- Топорнина, д. 84
- Торгашино, с. 239
- Торейская, ст. 60, 61
- Торейская Вершина, ст. 58
- Тошеринска, д. 76
- Транссибирская железнодорожная магистраль 19, 56
- Троицкая, волость 247, 258
- Троицкосавск, г. 58, 60, 61
- Тугулым, р. 77
- Тугулым, с. 83, 218
- Тугулымская, волость 241, 258
- Тукман, р. 77
- Тулинское, с. 102
- Туломская, д. 134
- Тулун, р. 84
- Тулун, с. 39, 49, 79, 80, 82–84, 101, 102, 112, 243, 249
- Тулуновская, вол. 233, 243
- Тульская, губерния 191
- Тульский, тракт 162
- Тунка, р. 58
- Тункинская, крепость 58, 59, 83
- Тура, р. 41, 56, 65, 77, 117
- Турба, д. 77
- Турба, р. 77
- Турииск, г. 56, 218
- Туринский, округ 235, 247, 248
- Туринский, тракт 218
- Туринский, уезд 217–219, 229, 247
- Туринский, ям 10
- Турумова, д. 46, 320
- Турумово, з. 134, 170, 324
- Турумовская, ст. 177
- Турумовское, с. 223
- Туруновка, с. 347
- Турунтаево, д., с. 49, 55, 102, 220, 232, 242, 321
- Турунтаевская, волость 331
- Тутальское, с. 220
- Тушнолобовская, ст. 174, 175
- Тушиолобово, с. 133, 185, 186
- Тыгыш, д. 77
- Тыгыш, р. 77
- Тыретская, д. 84
- Тыреть, с. 72
- Тырышкина, д. 83, 87, 88
- Тырышкино, ст. 89, 91
- Тюкалинск, г. 46, 64, 81, 83
- Тюкалинская, слобода 44–46
- Тюкалинский, округ 236, 237
- Тюменева, д. 220, 242, 243
- Тюменский, округ 91, 142, 144, 222, 235, 247, 248, 258, 261, 329, 334
- Тюменский, ям 10, 123–125, 132, 133, 315
- Тюменский, уезд 17, 217, 219, 247
- Тюмень, г. 14, 15, 24, 25, 40–42, 44–46, 48, 52, 54, 64, 65, 77, 79, 81, 83, 91, 100–102, 122, 123, 125, 128–131, 133, 134, 137, 140, 141, 143–147, 150, 157–160, 163, 167, 172, 176, 182–187, 191, 193–195, 197, 198, 200–202, 204, 218, 219, 247, 260, 263, 273, 287, 314, 318, 323, 324, 326, 327
- Тюмень-Ирбитский земский тракт 64
- Тюмень-Курганский земский тракт 64
- Тюмень-Туринский, губернский почтовый тракт 64
- Тяжинское, с. 101, 232, 242
- У
- Убинский, пасс 54, 76
- Убинский, форпост 46, 54, 76
- Убинское, с. 65, 83, 265
- Убинской, ст. 76
- Уватский, ям 124
- Уда, р. 102
- Удинская Вершина, ст. 196
- Удинский, острог 49, 54, 71, 77, 79, 83, 84, 91, 193

Уковская, ст. 322  
Уковское, с. 243  
Улан-Удэ, г. 31  
Умревинской, острог 76  
Урал, г. 4, 17, 41, 63, 64, 79, 85, 93, 140, 201, 227, 229, 266, 272  
Урик, д. 84  
Урик, с. 70, 81, 146  
Уринская, волость 243  
Урлук, нас. пункт 147  
Урюп, р. 47  
Урюпино, с. 65  
Урянхайский, край 68  
Уряково, з. 79  
Усинский, тракт 68  
Усинское, с. 68  
Усолье, с. 190, 249  
Успенская, волость 123, 144–146, 241, 258  
Успенская, ст. 173, 181, 199, 241  
Успенский завод 133  
Успенское, с. 144, 201, 218, 241  
Усть-Байринская, ст. 60  
Усть-Бухтарминская, крепость 65  
Усть-Илга, 249  
Усть-Каменогорск, г. 65, 193  
Усть-Куда, д. 84  
Усть-Кяхта, н. п. 153  
Усть-Ницынская, вол. 247, 258  
Усть-Тарка, д. 46  
Усть-Тартасский, форпост 46  
Усть-Чумышская, д. 65  
Устюг, г. 41  
Усть-Каменогорск – Кокпекты – Зайсан, почтовый тракт 65  
Уткинская, пристань 56  
Утуликская, ст. 60  
Утяцкая, слобода 77  
Уфимский, уезд 76  
Ушайка, р. 49  
Ушакова, д. 77  
Уярская, д. 321

## Ф

Федосеева, д. 246  
Филимоновский, выс. 222  
Фомина, д. 77  
Фоминская, вол. 258  
Фринция 9, 93  
Фуфаева, д. 128

## Х

Халдеева, д. 49, 155, 220, 232, 242

Халдеева, ст. 181  
Халдеево, с. 155, 201  
Хамар-Дабан, хребет 57, 58, 60, 62, 63, 271  
Хамар-Дабанская, дорога 58, 60, 61, 116  
Харагуйская, кр. 58  
Хара-Мурин, р. 61  
Харацайская, ст. 147  
Хилок, р. 196  
Хингуй, ст. 84  
Хлынов, г. 131, 172  
Холмогоры, г. 217  
Хомутовская, волость 11, 153  
Хомутовское, з. 84  
Хохлово, д. 46  
Худа Елань, д. 83, 84

## Ц

Царёв Курган, г. 76  
Царёв Санчурск, г. 131, 172, 326  
Царство Польское 9

## Ч

Чарышская, д. 65  
Чаус, р. 46  
Чаус, с. 173  
Чаусская, вол. 170  
Чаусский, острог 18, 46–48, 51, 65, 76, 79, 81, 83, 169–171  
Чердынь, г. 41, 42  
Черемховская, волость 226, 243  
Черемховской, ст. 83, 84  
Черемхово, с. 243, 249  
Черемшанка, д. 76,  
Черепанова, д. 221  
Чернильникова, д. 246  
Черновское, з. 84  
Чернолесная, ст. 69  
Чернореченское, с. 113, 243, 249  
Черноречинская, д. 47, 84  
Черноозерье, д. 236  
Чертовкинская, пристань 147, 155  
Чечуйский, острог 71  
Чёрная, р. 47  
Чистюньки, с. 65  
Чита, г. 46, 56, 68, 71, 111, 141, 155  
Читинский, острог 71, 81  
Чуйский, тракт 67, 68, 117, 165, 166, 213  
Чулым, р. 47, 49, 68, 79, 81, 84, 85, 102, 135, 158  
Чулымская, д. 47, 220  
Чулымский, р-н 232, 246  
Чусовая, р. 56  
Чушуль, р. 77

## Ш

Шадрино, с. 65  
Шадринск, г. 181, 182  
Шакшинская, ст. 196  
Швеция 9, 93  
Шебалина, д. 67  
Шебарта, р. 102  
Шебартинской, ст. 83, 84, 243  
Шебетский, ст. 83  
Шелашниковский, тракт 40, 72  
Шелегино, з. 76  
Шемонаиха, с. 65  
Шерагул, ст. 83, 84, 102  
Шерагуль, р. 102  
Шерагульская, вол. 106  
Шерагульский этап 206  
Шерагульское, с. 243  
Шестакова, д. 77  
Шибетская, ст. 60  
Шилка, р. 69, 81  
Шипилина, д. 77  
Шипчанские, ю. 134  
Шубутуйская, ст. 60

## Щ

Щеглово, з. 84  
Щукина, д. 84, 142  
Щучья, сл. 77

## Ю

Южакова, д. 133  
Южаково, с. 133  
Южное Забайкалье 76  
Юрьева, ст. 269  
Юрьево, с. 46

## Я

Язова, д. 65  
Якутск, г. 31, 43, 69, 72, 73, 130, 164, 183, 221, 237  
Якутская, обл. 19, 72, 102, 164, 171, 173, 213, 219, 267  
Якутский, тракт 63, 101, 102, 138, 225, 238  
Ялуторовск, г. 45, 46, 64, 81, 83, 100, 156, 175, 193, 315  
Ялуторовский, округ 64, 91, 222, 233, 237, 241, 251 – 258, 329, 334 – 336, 339, 340  
Ялуторовский, тракт 218, 219  
Ялуторовский, уезд 131, 133, 218, 219  
Ялуторовский, ям 124  
Ямышевская, крепость 195  
Яндинский, острог 39

Яранск, г. 131, 172  
Ярковская, д. 47, 220  
Яровская, волость 134  
Ярославская, губерния 191  
Ярославский, тракт 162  
Яя, р. 102

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

---

- ВСО ИРГО – Восточно-Сибирский отдел императорского русского географического общества  
ГАИО – Государственный архив Иркутской области  
ГАКО – Государственный архив Костромской области  
ГАКК – Государственный архив Красноярского края  
ГАНО – Государственный архив Новосибирской области  
ГАОО – Государственный архив Омской области  
ГА РБ – Государственный архив Республики Бурятия  
ГАРС (Я) – Государственный архив Республики Саха (Якутия)  
ГА РФ – Государственный архив Российской Федерации  
ГАСО – Государственный архив Свердловской области  
ГАТО – Государственный архив Томской области  
ГАТюмО – Государственный архив Тюменской области  
ГАЧО – Государственный архив Читинской области  
ГРМ – Государственный Русский музей  
ГТУ – Главное тюремное управление  
ЕИВ – Его (Ее) Императорское величество  
ЗСО ИРГО – Западно-Сибирский отдел императорского русского географического общества  
ИРГО – Императорское русское географическое общество  
КККМ – Красноярский краевой краеведческий музей  
НГКМ – Новосибирский государственный краеведческий музей  
НИОР РГБ – научно-исследовательский отдел рукописей Российской государственной библиотеки  
ОР БАН – Отдел рукописей Библиотеки Академии наук  
ПСЗРИ – Полное собрание законов Российской империи  
РГА ВМФ – Российский государственный архив Военно-морского флота  
РГАДА – Российский государственный архив древних актов  
РГВИА – Российский государственный военно-исторический архив  
РГИА – Российский государственный исторический архив  
СЗРИ – Свод законов Российской империи  
СО ИРГО – Сибирский отдел императорского русского географического общества  
ТОКМ – Томский областной краеведческий музей  
ТСЖВЯ – Толковый словарь Живого великорусского языка  
ТФ ГАТюмО – Тобольский филиал Государственного архива Тюменской области  
ЦХАФ АК – Центр хранения архивного фонда Алтайского края



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	3
<b>ГЛАВА 1. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДЕЛА В СИБИРИ. СОДЕРЖАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ УСТРОЙСТВО ТРАКТА</b> .....	39
§ 1. История возникновения и развития транспортной магистрали .....	39
1.1. К вопросу о происхождении термина «Московско-Сибирский тракт» .....	39
1.2. Становление тракта в Западной и Восточной Сибири .....	41
1.3. Кругобайкальский тракт .....	56
1.4. Московско-Сибирский тракт и дорожная система Сибири .....	63
§ 2. Отражение тракта на картах России и Сибири XVII–XIX вв. ....	75
§ 3. Организация дорожного дела. Содержание и техническое устройство тракта .....	93
3.1. Из истории дорожного дела в России и Сибири .....	93
3.2. Технология содержания тракта и переправ через реки .....	96
3.3. Натуральная дорожная повинность .....	105
3.4. Альтернативы натуральной дорожной повинности .....	109
<b>ГЛАВА 2. ОРГАНИЗАЦИЯ ВИДОВ И ФОРМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО ТРАКТУ</b> .....	122
§ 1. Ямская гоньба в Сибири в XVII – первой четверти XIX вв. ....	122
1.1. Сибирские ямы в XVII – первой четверти XVIII вв. Численность .....	122
ямщиков .....	122
1.2. Права и обязанности сибирских ямщиков .....	124
1.3. Жалование и дополнительные заработки ямщиков .....	126
1.4. Ямская гоньба до середины XVIII в. ....	129
1.5. Реорганизация ямского дела во второй половине XVIII – первой четверти XIX вв. ....	131
§ 2. Гужевой извоз: организация и формы .....	137
2.1. Транспортные фирмы-доставщики .....	140
2.2. Обозные приказчики и извозчики-«связочники» .....	149
2.3. Формы гужевого извоза .....	154
2.4. Значение извоза .....	166
§ 3. Почтовая гоньба. Легковой извоз .....	169
3.1. Контрактная почтовая гоньба .....	173
3.2. Вольный пассажирский извоз (ямщина) .....	183
§ 4. Этапный тракт .....	187
4.1. Динамика численности ссыльных .....	187
4.2. Пути следования. Организация передвижения. Этапы .....	190
<b>ГЛАВА 3. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ЭЛЕМЕНТЫ ОБРАЗА ЖИЗНИ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА</b> .....	217
§ 1. Население Московско-Сибирского тракта .....	217
§ 2. Базовые составляющие экономики притрактовой зоны .....	230

2.1. Земледелие.....	230
2.2. Коневодство .....	234
2.3. Промыслы .....	240
§ 3. Особенности социальных процессов в зоне влияния тракта .....	250
§ 4. Элементы материальной культуры притрактовых жителей в XIX в.: одежда, жилище и пища .....	258
§ 5. Традиции в организации передвижения по Московско-Сибирскому тракту .....	268
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>284</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ .....</b>	<b>291</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ .....</b>	<b>314</b>
<b>УКАЗАТЕЛИ.....</b>	<b>349</b>
Указатель имен.....	349
Указатель географических и административных наименований.....	357
<b>СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ.....</b>	<b>369</b>

Научное издание

Катионов Олег Николаевич

**МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ КАК ОСНОВНАЯ СУХОПУТНАЯ  
КОММУНИКАЦИЯ СИБИРИ XVIII–XIX ВВ.**

Монография

Корректор *Н. А. Егина*

Компьютерная верстка *К. А. Ермолаева*

Фото на обложке: О. Н. Катионов и скульптура «Антон Павлович в Томске глазами пьяного  
мужика, лежащего в канаве и не читавшего «Каштанку».  
(Скульптор Л. А. Усов. Фото В. И. Баяндина).

---

Подписано в печать 30.09.2008 г. Формат бумаги 60 x 84 / 8. Печать офсетная.  
Уч.-изд. л. 43, 2. Усл. п. л. 32, 3 Тираж 500 экз. Заказ № 545

---

Педуниверситет, 630126, г. Новосибирск, ул. Вилюйская, 28

Отпечатано:

Типография ООО «Немо Пресс»

630001, г. Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, 1 оф. 202

Тел.: (383) 292-12-68

e-mail: nemopress@mail.ru