

МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ КАК ОСНОВНАЯ СУХОПУТНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ МАГИСТРАЛЬ СИБИРИ В 1730-Е – 1890-Е ГОДЫ

История Московско-Сибирского тракта как главной сухопутной транспортной артерии Сибири хорошо вписывается в схему модифицированных фаз или волн модернизации в России, захватывая период доиндустриальной модернизации на протяжении XVIII–XIX вв. [1. С. 8]. В условиях развития в Европейской России парового водного и железнодорожного транспорта тракт ускоренно приспособлялся к модернизационному нажиму традиционными архаическими способами, усовершенствуя их.

Выводы о социально-экономическом значении путей сообщения, об усилении их роли как транзитных коридоров, о стремлении властей овладеть пространством как таковым с целью его эксплуатации, об оптимальном динамическом использовании пространства для лучшей организации передвижения являются для нас существенными теоретическими положениями. Передвижение в пространстве людей, товаров (грузов) и передача информации является необходимым условием любого социального и экономического (более широко – любого цивилизационного) развития [2. С. 5, 11, 21; 3]. В мировой исторической науке пути сообщения и транспорт – объекты постоянного внимания [4. С. 217–253; 5. С. 345–369]. Они традиционно входят в сферу пристального интереса отечественных историков [3; 6. С. 3–65; 7. С. 6–24; 8. С. 2–11; 9].

В историографическом плане история изучения Московско-Сибирского тракта включает несколько взаимосвязанных проблем. В их числе создание и заселение дороги, организация видов движения и форм перевозок по ней, занятия трактового и притрактового населения, социально-экономические последствия влияния тракта и, конечно, значение тракта. Следует оговориться, что все историографические сюжеты

по истории Сибирского тракта в исследованиях ученых взаимосвязаны и выделение некоторых из них носит условный характер.

В последнее десятилетие наиболее интенсивно изучается взаимодействие центра и окраин. Т. С. Мамсик считает тракт начала 80-х гг. XVIII в. «символом не столько административного, сколько политического единения окраины и метрополии». Устройство и содержание Московско-Сибирского тракта находилось в русле региональной политики центральных государственных учреждений, которые стремились «организовать имперскую инфраструктуру региона (пути сообщения, почта, телеграф) с целью политической и экономической интеграции страны [10. С. 16–17].

Итогом изучения истории Московско-Сибирского тракта явилась разработанная нами модель исторического описания сухопутных транспортных магистралей в доиндустриальную эпоху и на начальных этапах экономической и социокультурной модернизации региона.

Предметом рассмотрения в нашей статье является периодизация истории становления и функционирования тракта, виды и формы организации передвижений по нему. Особое внимание уделяется социально-экономическим процессам в сибирской деревне, происходившим под влиянием Московско-Сибирского тракта.

Нами выделены следующие периоды в истории Московско-Сибирского тракта.

I. 1598–1731 гг. – время существования старой дороги, проложенной в процессе первоначального освоения региона от Москвы до Тобольска.

II. 1731 г. – 1760–1763 гг., начиная 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 станций и зимовий. Заселение и устройство происходит за счет местного сибирского населения. Этот период по составу населения на магистрали условно можно назвать деревенско-станочно-заимочным. Верхняя грань этого периода имеет две даты: первая связана с указами о ссылке в Сибирь в зачет рекрутов помещичьих крестьян, а вторая – с указом о перемещении тракта с маршрута Верхотурье – Тюмень на маршрут Екатеринбург – Тюмень.

III. 1760–1800 гг. – массовое заселение тракта и прилегающих территорий принудительными методами за счет высылаемых в Сибирь из Европейской России поселщиков. В это время, особенно в 1780-е гг., большинство станков и зимовий приобретает статус деревень и сел. В Западной Сибири этот процесс завершился в большей степени к началу 80-х гг. XVIII в., а в Восточной несколько затянулся, и задачи заселения и устройства пришлось решать не только в 1800 г., но и позднее, вплоть до 1833 г. В целом к 1800 г. по тракту было налажено регулярное движение силами проживающего на нем населения, по составу которого этот период можно назвать станочно-деревенско-сельским. Фактически с 70-х гг. XVIII в. тракт стал использоваться как гужевой путь купечеством, которому выгоднее было перевозить товары не по рекам, с волоком по водоразделам, а по сухопутной дороге.

IV. 1800–1833 гг. – окончательное устройство станций и заселение наиболее сложных участков дороги. С 1825 г. в Западной Сибири тракт смещается южнее, минуя г. Тару, к г. Омску. В Восточной Сибири происходит дозаселение трактовых пунктов в Нижнеудинском и Ачинском округах и проводится работа по проведению и обустройству Кругобайкальских трактов.

V. 1833 – 1890-е гг. – естественное воспроизводство трактового населения и интенсивная эксплуатация магистрали этим же населением. Нижняя грань условна: естественное воспроизводство трактового населения начинается на разных его участках в разное время. В этот же период в Западной Сибири с 40-х гг. XIX в. пароходный транспорт берет на себя сезонный объем перевозимых грузов.

В основе классификации видов передвижения по тракту нами использованы

следующие критерии: цель и назначение коммуникации (почтовая, пассажирская, транзитно-товарная, пешеэтапная); социальный статус и социальное положение участников коммуникации или исполнителей организации передвижения (ямщики, государственные крестьяне, разночинцы, купцы, приказчики, подрядчики, чиновники, откупщики, военные и т. д.); формы или характер организации передвижения по тракту (езда на долгих, на возках, на почтовых, на вольных, пешее движение).

Из видов и форм организации передвижения по тракту наиболее распространенными на разных этапах были ямская гоньба, легковой (вольный) и гужевой извоз и почтовая гоньба. Мы выделяем для второй половины XVIII – начала XIX в. на Московско-Сибирском тракте сочетание двух форм организации ямской гоньбы: первая – выполнение ее самими ямщиками и наем ими же подрядчиков в отдаленных от их компактного проживания местах Западной Сибири; и вторая – натурально-подрядная система, распространенная в Восточной Сибири, где ямщиков не было. Исполнителями гоньбы выступали податные сословия и подрядчики, заключившие договоры с теми, кто не желал самостоятельно отправлять натуральную гоньбу по повинности.

Почтовая и ямская гоньба (до появления подрядной и вольной) являлась обязательной повинностью крестьян. В 40-е гг. XVIII в. подводная гоньба по Московскому тракту стала осуществляться регулярно. В 60-е – 70-е гг. XVIII в. между Тобольском и Иркутском насчитывалось 84 станка, или стана. Расстояния между ними не соответствовали нормативам в 25–30 верст. Фактически крестьяне от подводной гоньбы не освобождались до полного устройства ямских станций.

В Сибири в XVII – первой трети XVIII в. ездили на так называемых долгих (протяжных), а не на переменных лошадях, т. е. ямщики везли своих пассажиров от яма до яма или от города до города без замены лошадей. С начала 30-х гг. XVIII в. ямщики привлекаются к регулярной почтовой гоньбе в связи с устройством тракта на восток от Тобольска и, естественно, на станах вынуждены менять лошадей, т. е. переходят к переменной форме езды.

Контрактная почтовая гоньба осуществлялась по тракту, протянувшемуся от Пермской губернии до Забайкальской области на

3 408 верст. На нем было расположено 150 станций, из них на трех от границы Пермской губернии (Тугулымской, Успенской и Тюменской) существовали вольные почты купца Михайлова. На 147 станциях содержалось 2 936 лошадей (1 468 почтовых пар).

Организация почтовой гоньбы в Сибири прошла несколько этапов: от принудительного выставления крестьянскими обществами почтовых лошадей за определенную плату или льготы со стороны казны и властей, индивидуальных договоров обществ с подрядчиками на всем протяжении XVIII – первой четверти XIX в. до так называемых открытых публичных торгов по сдаче в содержание почтовых станций и лошадей за счет губернского земского сбора с 1822 г. Вольные ямщики успешно конкурировали с государственной почтовой гоньбой, поскольку провозные цены при вольной гоньбе всегда были ниже почтовых. Он более, чем товарный, был сконцентрирован в руках населения станционных пунктов. Легковой извоз притрактowych жителей как вид перевозки пассажиров базировался на ускоренной форме организации езды из-за частой смены лошадей в трактовых селениях.

Гужевой извоз как вид передвижения развивался с увеличением объемов перевозимых грузов. Положительная динамика роста грузоперевозок по тракту в течение XIX в. была несомненной: с 10 тыс. пуд. в 1802 г. до 4,5 млн пуд. в 1880-е – 1890-е гг. XIX в. (через г. Томск). Передвижение было организовано в форме обозной ямщины, езды на возках-розвальнях либо ускоренной доставки грузов с частой сменой лошадей. С точки зрения предпринимательства извоз на первом этапе был организован в форме артелей крестьян-извозчиков под управлением купеческих приказчиков. В пореформенный период приказчиков сменяют специализирующиеся на транспортных поставках фирмы-доставщики грузов, сотрудничавшие с артелями крестьян-возчиков, среди которых была круговая порука. На Московско-Сибирском тракте (включая Забайкалье) в период с 1887 по 1891 г. было 35 тыс. извозчиков.

В связи с необходимостью увеличения числа рабочих на казенных заводах в Восточной Сибири правительство в 1823–1825 гг. создает ссыльный тракт как продолжение общероссийских ссыльных трактов.

В Западной Сибири с 1865 г. пересылку от Тюмени до Томска осуществляли по ре-

кам. От Томска до Ачинска с 1865 по 1868 г. – на лошадях. Перевозка по маршруту Ачинск – Иркутск была приостановлена уже в 1866 г. После введения водной доставки ссыльных в Западной Сибири из 43 этапов осталось только три. Остальные от Тюмени до Томска были упразднены. Пешие партии должны были проходить в месяц до 500 верст с суточным отдыхом на каждый третий день. Такой порядок с 20-х гг. XIX в. сохранялся практически все время ссылки. Каждый ссыльный получал на пропитание в первой половине XIX в. 12 коп., а с 50-х гг. – 10 коп. в день, на которые он покупал еду у трактовых крестьян. Колонна со ссыльными двигалась со скоростью 20–35 верст в день. Ссыльным трактом в течение XVIII–XIX вв. в Сибирь прошло около 1 млн чел. Затраты на ссылку не окупались ее результатами. Однако средства, выделяемые правительством России на организацию этапов, этапных и конвойных команд, передвижение и довольствие ссыльных, работали в экономике Сибири.

Обратим внимание на социальные последствия влияния дороги. Полоса вдоль Московско-Сибирского тракта была одним из самых крупных промышленных районов Сибири. Он служил артерией, которая давала жизнь не только извозу, но и кустарным промыслам, обслуживавшим извоз.

Проблема расслоения крестьянства Сибири изучена достаточно полно, однако специально вопрос о влиянии путей сообщения на расслоение не рассматривался. Мы обратились к группировке хозяйств по средствам производства: величине пашни и посева, количеству лошадей и коров, а также к группировке хозяйств по числу отпущенных и нанимавших рабочую силу.

Л. М. Горюшкиным разработан вопрос о понимании широты разложения как массы крестьянских хозяйств, вовлеченных в этот процесс, и степени (глубины) разложения как характера оформленности крайних групп, новых социальных категорий: сельских пролетариев и буржуазии [4. С. 154]. Будем придерживаться более корректного термина – «расслоение». Опубликованные в последние годы труды А. В. Чаянова о крестьянском хозяйстве освещают проблему расслоения с точки зрения дифференциации не как социально-классовый процесс среди крестьянства, а как отщепление от основного массива семейно-трудовых хозяйств четырех видов самостоятельных предприятий:

фермерских, кредитно-ростовщических, промысловых и вспомогательных. Не обладая всеми данными сибирской статистики 80–90-х гг. XIX в. для подобной классификации, мы полагаем, что в этот период говорить о социальном разложении трактового крестьянства еще рано. Но определенные группы хозяйств трактовых крестьян могли соответствовать приведенной социальной классификации. Наше изучение трактового крестьянства, особенно его социального расслоения, не противоречит теории А. В. Чайнова, считавшего, что в действительности приходится встречаться помимо трудовых крестьянских хозяйств с хозяйствами (коих немало) и полупролетарскими, и полукапиталистическими [11. С. 208].

Процесс расслоения крестьянства в Сибири в конце 80 – начале 90-х гг. XIX в. проходил повсеместно. Однако в трактовых селах и волостях он отличался большей интенсивностью. Показателем степени расслоения может служить доля хозяйств, не имевших запашки, т. е. не сеявших хлеба. Глубина расслоения в трактовых селах и волостях, поляризация безземельного населения и его концентрация на тракте и в районах, к нему прилегающих, является очевидным фактом. Группировка хозяйств по средствам производства относительно всех категорий показывает преобладание широты и глубины расслоения на Московско-Сибирском тракте и в районах, к нему тяготевших. В трактовых волостях на местах был постоянный спрос на работников, нанимавшихся на определенный срок, и отход сроков рабочих на сторону был вдвое меньше подобного показателя по внетрактовым волостям. На тракте наблюдалась тенденция к более широкому привлечению наемной рабочей силы на длительные сроки.

Функционирование магистрали стимулировало развитие товарно-денежных отношений, активизировало процесс расслоения крестьянства. Московско-Сибирский тракт играл важную роль в социально-экономической жизни региона, способствуя устойчивому развитию хозяйства сибирских крестьян в притрактовых селениях и жителей трактовых городов. Сибирский путь 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 капи-

тал. Вне зависимости от районов и административных границ он влиял на народное хозяйство Сибири.

В результате целенаправленной политики властей по организации устройства и содержания тракта он превратился в одну из самых протяженных магистралей империи, отвечавших минимальным техническим требованиям того времени. Фактически становление Московско-Сибирского тракта являлось наиболее ярким фактом имперского «политически ориентированного проникновения центра в периферию» [13. С. 114]. Московско-Сибирский тракт был важной составляющей в стратегической «оси» всего дальнейшего индустриального освоения восточных окраин.

В аспекте социального взаимодействия путь сообщения сыграл в истории Сибири особо значимую роль. Население региона было размещено на огромных пространствах. В таких условиях концентрация его в значительной части вдоль тракта оказывала существенное влияние на социально-экономические процессы в притрактовой сибирской деревне, усиливая развитие товарно-денежных отношений и капитализма в крестьянском и городском хозяйстве.

Магистраль являлась одной из важнейших зон первоначального освоения региона. 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 грамоты, на улучшенные социально-бытовые условия, на формирование более широкого кругозора посредством коммуникации.

Тракт играл важную роль в движении населения и капиталов, в ориентации торговли на главную сухопутную магистраль Сибири, одновременно обеспечивая в комбинации с речными путями большую динамику продвижения товаров. Путь сообщения 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» [13. С. 26], значение

тракта изменилось. Дорога, имевшая транзитное значение, превращается в путь, обслуживающий местные потребности, в это время активно развивается извозный промысел на прилегающих к железной дороге подъездных путях.

Московско-Сибирский тракт, являясь главной сухопутно-транспортной коммуникацией Сибири, представлял собой сложно организованное государственно-частное предприятие мануфактурного типа, растянутое в пространстве, имевшее специфические функции по организации и транспортировке людей и грузов. Он влиял на углубление хозяйственной и профессиональной специализации отдельных групп населения по обеспечению его функционирования. В целом тракт способствовал устойчивому процессу освоения Сибири российским населением, расширял коммуникативное пространство всего сибирского региона.

Список литературы

1. Алексеев В. В. Введение // Опыт российских модернизаций. XVIII–XX века. М., 2000.
2. Могилевкин И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее и будущее. М., 2005.
3. Ткаченко, С. Я., Перцев В. П. Сухопутный транспорт Сибири: формирование опорной сети железных и автомобильных дорог. Новосибирск, 2003.
4. Горюшкин Л. М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма. Новосибирск, 1975.
5. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV–XVIII вв. М., 1988. Т. 2: Игры обмена.
6. Сибирский тракт // Труды Томского областного краеведческого музея: Сб. ст. / Отв. ред. Л. И. Боженко. Томск, 2002. Т. 12.
7. 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.
8. Хобта А. В. Начало устройства Московского тракта в Иркутской губернии // Земля Иркутская. 2004. № 3 (26).
9. Пивень С. Н. Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв.: Дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2005.
10. Ремнев А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск, 2004.
11. Чаянов А. В. Организация крестьянского хозяйства // Чаянов А. В. Крестьянское хозяйство: Избр. тр. М., 1989. С. 208.
12. Ремнев А. В. Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века // Российская империя: стратегия стабилизации и опыты обновления / Под ред. М. Д. Карпачева, М. Д. Долбилова, А. Ю. Минова. Воронеж, 2004.
13. Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск, 1988.

Материал поступил в редколлегию 15.07.2006