

## ИТОГИ ИЗУЧЕНИЯ ИСТОРИИ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА В XVII–XIX вв.

В статье представлен системный взгляд на изучение истории Московско-Сибирского тракта. Суммированы результаты комплексного изучения истории самой длинной дороги Российского государства

В исторической литературе Сибири XVIII–XX столетий Московско-Сибирский тракт является необходимым многосюжетным объектом исследования. Одни авторы изучали историю возникновения первых сибирских учреждений, обеспечивавших ямскую гоньбу (Г.Ф. Миллер, П.А. Словцов, П.Н. Буцинский, И.Я. Гурлянд, А.Н. Вигилев, Н.Н. Покровский и В.А. Александров) [1], другие – историю прокладки тракта (А.Д. Григорьев, С.В. Бахрушин, А.А. Преображенский, О.Н. Вилков, А.Д. Колесников, Ф.С. Кузнецова (Кузьмина), Н.А. Миненко, Ю.В. Кожухов, Г.Ф. Быконя и др.) [2]. Большинство вышеназванных авторов одновременно исследовался процесс заселения притрактовой полосы, при этом ими делался акцент на повинностях по обустройству трактовой полосы. Особое внимание повинностям уделили Н.Ф. Емельянов, Л.Г. Сухотина, Ю.В. Кожухов, Г.Ф. Быконя, Ф.С. Кузнецова, Б.К. Андрищенко [3]. Часть авторов изучали промыслы, связанные с обслуживанием нужд тракта: А.А. Кауфман, В.Н. Горемыкин, Е.С. Филимонов, И. Молодых, Е.И. Соловьева, Г.А. Бочанова, З.П. Горьковская и др.) [4]. Т.К. Щегловой, О.Н. Сидорчук, В.И. Прониным, В.П. Бойко, Н.М. Дмитриенко, В.П. Зиновьевым анализируется влияние сухопутной транспортной связи на развитие торговли, делается акцент на персоналиях, появившихся в среде торгового капитала и обслуживавших транспортную промышленность. Социально-экономические последствия влияния тракта прослежены в трудах Н.М. Ядринцева, А.П. Бородавкина, Л.М. Горюшкина, В.П. Бойко, В.И. Пронина, Т.К. Щегловой и др.) [5]. Томские историки вплотную подошли к комплексности исследования различных сюжетов истории тракта [6]. Размещенные в разных трудах сюжеты из истории Сибирского тракта до настоящего времени не были систематизированы. Мы попытались это сделать, выделив дополнительно целый ряд проблем.

В связи с этим история Московско-Сибирского тракта наряду с комплексным требует и системного подхода. Изучение его становления и развития на протяжении XVII–XIX вв. вскрывает проблемы, которые исследователями Сибири рассматривались как в совокупности, так и по отдельным сюжетам. Можно сделать вывод о том, что до начала XXI в. в истории Московско-Сибирского тракта частично учитывался комплекс проблем, включающих факторы, не всегда взаимосвязанные. Например, устройство тракта предусматривало изучение истории заселения трактовой полосы и повинностей населения для обслуживания нужд тракта. Отдельным сюжетом рассматривался извозный промысел притрактового населения с обращением внимания на роль торгового капитала, стимулировавшего этот вид промысла. Другие сюжеты рассматривались в контексте общей истории Сибири.

Нами была сделана попытка связать разные аспекты из истории Московско-Сибирского тракта в системное изложение взаимосвязанных явлений. Для этого нам

пришлось систематизировать историографические сюжеты, установить определенную систему (иерархию) и взаимосвязь источников, рассмотрев процесс возникновения тракта и его ответвлений в Западной и Восточной Сибири и организацию дорожного дела на фоне общероссийских мероприятий по устройству путей сообщений. При этом пришлось обратиться к изучению технологии содержания дорожного полотна тракта (фашии, гатей и переправ через реки). Естественно, это потребовало изучения методов (чаще всего принудительных), при помощи которых власти пытались устроить и содержать тракт, поэтому изучению и описанию натуральной дорожной повинности уделено большое внимание. Описав техническую сторону вопроса строительства и содержания дороги, мы перешли к анализу видов передвижения по ней. Первым из таких в русле общерусской политики являлась ямская гоньба. Следующим видом передвижения был гужевой извоз кладей, чаще всего купеческих, частных и казенных грузов. Исследован процесс становления и развития транспортных фирм-доставщиков, их взаимодействия с обозными приказчиками и извозчиками, были изучены формы гужевого извоза и его значение в жизни как притрактового населения, так и населения всей Сибири. При описании традиций в организации езды по Московско-Сибирскому тракту исследовалась не только ямская гоньба, но также почтовая гоньба и легковой извоз. Своеобразное движение по тракту представляло этапирование ссыльных. Определялись пути их следования, организация передвижения, содержание и устройство этапов.

Важнейшей составляющей истории тракта были социально-экономические процессы и элементы образа жизни населения в зоне трактовой влияния. Был исследован процесс формирования населения на тракте, базовые составляющие экономики этой зоны: земледелие, скотоводство, промыслы, а также изучены особенности социальных процессов в зоне влияния тракта и элементы материальной культуры притрактовых жителей. Было обращено внимание на картографирование тракта и его направлений в разное время.

В результате систематизации исторического материала мы пришли к следующим обобщениям. Первый и самый древний участок Московско-Сибирского тракта сложился в конце XVI – начале XVII в. Сюда входила урало-западносибирская часть: Верхотурье – Туринск – Тюмень – Тобольск – Тара. Эта часть соединяла самые первые города Сибири. Участок Верхотурье – Тюмень был официальной дорогой до 1763 г., хотя известен был более южный путь на Казань. В 1763 г. тракт переносится на маршрут Екатеринбург – Тюмень. До 1722 г. в Таре был тупик, за ней, восточнее, были необжитые русскими территории, хотя маршруты на Томск были известны коренному населению – барабинцам. В 1722 г. строятся первые форпосты на Барабе. В 1825 г. участок почтового тракта, проходивший от

Тобольска на Тару, был смещен южнее, ближе к Омску, и оттуда через деревню Новоназарову пошел на Каинск, оставив в стороне участок Тара – Каинск. В 60–80-е гг. XVIII в. шло интенсивное заселение Ишимской и Барабинской степей, поэтому торговое движение среагировало на это и грузы пошли по так называемой «дороге торгующих людей», направляясь из Тюмени на Каинск через Ялуторовск, Ишим, Тюкалу, послужив впоследствии основанием для переноса на нее почтовой гоньбы, при этом никогда не доставляя ее через Тобольск – центр одноименной губернии. Таким образом, Московско-Сибирский тракт сочетал на разных своих отрезках почтовую и торговую езду. Следовательно, он являлся комплексным путем сообщения.

В Барабе с 1722 г. со строительства укрепленных форпостов – Каинского, Убинского и Усть-Тартасского – начинается соединение с Томском посуху. Этот процесс затянулся до 80-х гг. XVIII в. Сначала усилиями сибиряков со стороны Томского и Тарского уездов шло заселение Барабы, а так как сил этих было недостаточно, в 60-е гг. началось интенсивное заселение ссыльными в зачет рекрута русскими, чаще всего бывшими дворовыми. Одновременно шел процесс устройства дороги между Томском, Красноярском и Иркутском. И если участок Тара – Томск был заселен к 80-м гг. XVIII в., то на Красноярском и Иркутском участках процесс заселения и устройства затянулся до 30-х гг. XIX в. Это не означает, что тракт до этого времени не функционировал. Просто расстояния, необходимые для смены почтовых лошадей, были доведены до нормативов в 25–30 верст. Это было связано с необходимостью заселить трудные для жизни территории – Б. и М. Кемчуги, Ловать и др. (гористая местность и сплошная тайга). Тот же процесс затянулся и в устройстве Кругобайкальского участка тракта с 80-х гг. XVIII в. фактически до середины XIX в. (Игумнова дорога). Таким образом, Московско-Сибирский тракт начал функционировать еще в конце XVI – начале XVII в., относительно обустроился к 80-м гг. XVIII в., завершилось его строительство вокруг байкальской части к середине XIX в. с последующей коррекцией маршрутов.

О маршрутах тракта в разное время имеются картографические материалы. Мы можем увидеть эти маршруты на картах С.У. Ремезова конца XVII – начала XVIII в. В середине и второй пол. XVIII в. велись работы по нанесению маршрутов старых и новых участков тракта на карты. В нач. XIX в. землемеры Сибири нанесли маршруты тракта на крупномасштабные карты-атласы с указанием гатей, мостов, перевозов и т.п. В XIX в. на картах губерний были обозначены все линии тракта, почтовые станции, города и другие населенные места. Карты удалось обнаружить в разных архивохранилищах в рукописном и печатном виде. Была установлена датировка некоторых из них [7]. Карты-планы способствовали проектированию производства работ с реальным подсчетом предполагаемых затрат, что вело к определенному контролю за использованием трудовых и натуральных ресурсов со стороны казны. Это позволяло губернским строительным комиссиям производить пропорционально разверстку планируемых заданий по ремонту и сооружению объектов на тракте 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 организацию подрядов на торгах.

К 80-м гг. XVIII – первой трети XIX столетия благодаря заселению удалось организовать его содержание в транспортном значении трудом жителей: устроить полотно дороги, мосты, гати и перевозки через реки. Постепенное введение инженерного контроля, привлечение купеческого капитала на наиболее трудные участки, устройство объездных дорог позволяло обеспечить функционирование тракта во все времена года, включая и распутицу. Тракт был объектом внимания центральной и местной бюрократии, торгового капитала, военных и обывателей. Устройство тракта соответствовало уровню развития науки и техники, финансовым и ресурсным возможностям того времени и общества. В его создании участвовало несколько поколений сибиряков, которым наряду с освоением сибирских земель, устройством среды обитания приходилось ежегодно выделять от пятой до четвертой части работоспособного населения на один – полтора месяца для поддержания дороги. Но этот труд обеспечивал трактовым и притрактовым крестьянам возможность участия в ямской гоньбе и гужевом извозе. Рос объем перевозок, усиливались связи с Европейской Россией и Китаем, расширялось коммуникативное пространство всей Сибири.

Способы содержания Сибирского тракта и его ответвлений базировались на принуждении. Главным из них была натуральная дорожная повинность, трансформировавшаяся в среде отработчиков-крестьян в денежную по мере развития товарно-денежных отношений. Попытки использовать принудительный труд ссыльных особого результата не дали, а вот введение денежного дорожного сбора с возов в 80-е гг. XIX в. между Томском и Иркутском позволило улучшить технический контроль за содержанием тракта [8]. В результате тракт фактически превратился в одну из самых протяженных дорог империи, подвергавшуюся систематическому благоустройству и усовершенствованию, которые отвечали минимальным требованиям того времени.

Жители Сибирского тракта сыграли важную роль в его эксплуатации и социально-экономическом развитии Сибири. Вдоль тракта сгруппировались наиболее крупные населенные пункты. Концентрация населения вокруг тракта по удельному весу населения в соответствующих волостях, волостей – в округах, округов – в губерниях доказывает важную связующую роль транспортной системы в социально-экономическом развитии Сибири, которая оказывала огромное влияние на развитие товарно-денежных отношений Сибири. Являясь одной из важнейших зон первоначального освоения региона, Сибирский тракт связал губернские и значительную часть уездных городов. Вначале в эту зону осуществлялся приток населения (методы при этом использовались разные: принудительное заселение и вольная колонизация), затем по мере освоения территории и уплотнения экономической структуры происходил отток в ближайшие районы, что характерно было для Западной Сибири, где тракт не всегда пролегал в благоприятных для ведения традиционного хозяйства местах. Особенностью Восточной Сибири наоборот была большая концентрация населения в трактовых селах, так как обходного

водного пути между Томском и Иркутском не было, в отличие от маршрута Тюмень – Томск, где интенсивно развивалось парохозяйство. В трактовых селах Восточной Сибири наблюдался высокий спрос на рабочую силу, что привлекало в них больше новоселов и ссыльных. Хотя и в Восточной Сибири не на всем маршруте тракта были благоприятные для сельского хозяйства условия.

Взаимовлияние факторов, усиливавших значение тракта, было очевидным. С увеличением населения и улучшением им содержания тракта на нем возрастало количество транспортных услуг. Важной составляющей в промысловой деятельности крестьян и других жителей Московско-Сибирского тракта являлся извозный промысел. Основные заработки крестьяне имели от товарного извоза, содержания почтовой гоньбы, вольного пассажирского извоза и дворничества. Извозный промысел был связующим звеном между сельскохозяйственным производством, выделяясь в самостоятельную отрасль торгово-производственного капитала. Он стимулировал развитие сельского хозяйства притрактовой зоны. Крестьянское хозяйство втягивалось в процесс товарного производства, направленного на удовлетворение нужд тракта: заготовку фуража, использование залежей в качестве сенокосов, расширение запашки под посевы овса, реализацию товарного хлеба, развитие коневодства и промыслов, связанных с обслуживанием тракта: тележного, колесного, рогожного, по производству одежды и т.п.

Основной доход от извоза имели транспортные фирмы, а также зажиточные крестьяне. Середняк в основном получал возможность прокормить себя и лошадей в период между сельскохозяйственными работами, участвуя в извозе в качестве артельщиков – «связочников». Бедные крестьяне использовались в качестве рабочей силы при хозяйских лошадях в обозах, а также в роли почтовых ямщиков или работников у держателей почтовых станций или постоянных дворов.

Извозный промысел, оказывая влияние на развитие капиталистических отношений в трактовой деревне, втягивал и районы волостей, прилегавших к Московско-Сибирскому и отходящих от него трактов, так как объемы перевозок постоянно возрастали в связи с проникновением российского капитала в отдаленные районы Сибири и постоянно увеличивающимся объемом русско-китайской чайной торговли через Кяхту. Спецификой тракта в этот период было то, что он являлся одновременно транспортной артерией для местного населения, а также транзитным путем для товаров в русско-китайской и внутрироссийской торговле [9. С. 514].

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. Условия этого успешного исполнения были следующими: 1. Подрядчики находились непосредственно на месте исполнения подряда (контракта). 2. Их ответственность распространялась на односельчан как одобрительных ручателей при заключении контракта и таким образом являлась круговой порукой и поддерживалась силой состоятельных жителей населенного пункта, откуда выступали подрядчики. 3. Совпадение экономических интересов казны и почтосодержателей.

Власть экономила средства, добиваясь оптимальных цен на месте, а исполнители подряда могли вести иную хозяйственную деятельность [9. С. 514–515].

Происходит оптимизация интересов государства и крестьянского общества. Зажиточные крестьяне нанимали в ямщики менее состоятельных, предоставляя им возможность заработка. Значительная часть доходов участников подрядного процесса шла на уплату податей и налогов, в том числе и на общегубернский дорожный земский сбор. А на вырученные деньги подрядчики могли нанимать за себя исполнителей натуральной дорожной повинности.

Почтосодержание как вид промысла на тракте развивалось в той форме, в которой мы его встречаем в конце XIX в., фактически со времени М.М. Сперанского, однако функция эта в Западной Сибири выполнялась и ранее ямщиками, а в местах их отсутствия (Средняя и Восточная Сибирь) принимала форму либо принудительной (обязательной) поставки почтовых лошадей и исполнителей гоньбы от окрестных крестьян, либо найма этими же крестьянами за счет собственных средств почтосодержателей из тех же ямщиков, выставивших своих лошадей и людей за сотни верст. Введение же торгов унифицировало всю систему почтосодержания в Сибири, в том числе и на Сибирском тракте. В основе лежало общероссийское гражданское законодательство о подрядах. Источником средств были общегубернские земские сборы.

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 почтово-пассажирским, приносил значительный заработок притрактовым жителям от Тюмени до восточных границ империи. Являясь конкурентом почтовой гоньбы, он имел специфическую организацию в виде артелей так называемых «дружков», имевших свои собственные связи в виде «веревочек», т.е. линий, по которым передавались пассажиры на протяжении всего тракта, особенно в Западной Сибири.

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. Кроме того, жители трактовых селений предпочитали заниматься в извозе промыслами, не отвлекаясь на длительные отлучки от дома: почтовой гоньбой (подряды), ямщиной, содержанием постоянных дворов, иногда сочетая несколько видов занятий. Это наблюдалось в более поздний период действия тракта – в 80–90-е гг. XIX в. До этого времени крестьяне трактовых селений сами брались за любой вид извоза, но конкуренция вне трактовых крестьян, предлагавших услуги в гужевом извозе, заставила трактовых жителей больше внимания уделить ямщине, почтовой гоньбе и дворничеству.

Тракт влиял на земледелие и скотоводство, способствуя специализации притрактных районов по выращиванию товарных культур для нужд тракта, а также развитию коневодства в степных притрактных и отдаленных от него районах для нужд извоза, ямщины, почтовой гоньбы и всей экономической деятельности притрактового населения.

Ссылный Сибирский этапный тракт играл не только роль транспортной артерии для осужденных, но также оставял часть средств, направляемых на содержание их в пути, в бюджетах крестьянских семей за счет продажи продуктов питания. Это тоже способствовало накоплению средств в крестьянском хозяйстве. Кроме того, подряды на постройку и ремонт этапных зданий давали определенный заработок подрядчикам и плотникам. На ссыльном тракте несли службу сотни солдат и офицеров, которые имели на тракте свои дома и хозяйство.

На Московско-Сибирском тракте развивалась определенная бытовая культура, характерная для всей Сибири, но имевшая некоторые особенности по качеству жизни трактовых жителей, их более высокой грамотности с широко развитым кругозором. Воспитанные в труде, участвовавшие в более разнообразных промыслах, крестьяне тракта отличались социальной мобильностью, могли приспосабливаться к изменяющимся социальным и климатическим условиям (в случае неурожая). В силу этого их отличали свободолюбие, независимость характера, предприимчивость, артельность.

Проведенное исследование социально-экономических отношений показывает, что крестьянство тракта более широко было втянуто в процесс социального расслоения, чем во вне трактовых районах. Степень расслоения в зоне его влияния была выше. Уровень зрелости социальных отношений свидетельствует об особой роли Московского тракта в Сибири в пореформенные годы.

□ Системное изучение исторического опыта транспортного освоения Сибири, в котором важнейшая роль принадлежала русскому централизованному государству и сибирякам, подтверждает, что Московско-Сибирский тракт играл значительную роль в социально-экономической и культурной жизни региона, способствуя устойчивому развитию хозяйства сибирских крестьян и жителей трактовых городов.

Системный подход доказывает взаимосвязь вышеозначенных факторов при исследовании истории тракта и его жителей. Попытаемся это отразить тезисно:

– Цель политики государства после присоединения Сибири к России – усиление связи через организацию путей сообщения.

– Определение маршрутов и заселение первых участков.

– Содержание тракта: повинности, подряды, инженерно-техническое и картографическое сопровождение. Взаимосвязь: политика властей, наличие специалистов и, главное, населения в зоне пролегания тракта.

– Эксплуатация тракта: ямская гоньба, гужевого извоз, почтовая гоньба, вольная гоньба, традиции в организации гоньбы. Взаимосвязь: наличие населения, качество дорог, промыслы, сопутствующие извозу (экипажный, колесный, санный, дворничество), содержание постоянных дворов, коневодство, специализация земледелия (фуражное), влияние внутренней и внешней торговли, крупных торгово-транспортных фирм, ярмарок, городов на тракте.

– Этапирование ссыльных как один из видов эксплуатации тракта: устройство этапов, обеспечение содержания населением ссыльных. Взаимосвязь: политика государства, наличие населения, подряды на устройство и содержание этапов, т.е. наличие плотницкого промысла, подводная повинность.

– Влияние тракта на иные виды деятельности: земледелие, скотоводство, дворничество и др. Взаимосвязь: наличие извоза, ямщины, русско-китайской и внутренней торговли, городов на тракте.

– Влияние тракта на социально-экономические процессы: рост трактового населения, экономики в целом, расслоение крестьянства. Взаимосвязь: извозный промысел со всем комплексом сопровождения, специализация земледелия, ссылка, торговый капитал.

– Влияние тракта на элементы образа жизни трактовых крестьян: одежда, жилище, пища. Взаимодействие со всеми вышеназванными факторами, а также с менталитетом трактовых сибиряков, их более широкий кругозор и связь с городом.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт связывал весь комплекс отношений, формировавшихся по мере его становления и развития в единое уникальное системное явление в истории России.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Миллер Г.Ф. История Сибири. М., 1999. Т. 1; М., 2000. Т. 2; Словоцков П.А. Историческое обозрение Сибири. Стихотворения. Проповеди / Вступит. ст., сост., подготовка текста В.А. Крещика. Новосибирск, 1995; Буцинский П.Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. Харьков, 1889; Гурлянд И.Я. Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII в. Ярославль, 1900; Александров В.А., Покровский Н.Н. Власть и общество: Сибирь в XVII в. Новосибирск, 1991; Вигилев А.Н. История отечественной почты. 2-е изд. М., 1990.
2. Григорьев А.Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Изв. Ин-та исследования Сибири. Томск, 1921; Бахрушин С.В. Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. // Научные труды. Т.3; Избранные работы по истории Сибири XVI–XVII вв. Ч. I. Вопросы русской колонизации Сибири в XVI–XVII вв. М., 1995; Преображенский А.А. Урал и Западная Сибирь в конце XVI–XVIII в. М., 1972; Вилков О.Н. Очерки социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII в. Новосибирск, 1990; Колесников А.Д. Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX в. Омск, 1973; 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 XVIII – начале XIX века // Земледельческое и промышленное освоение Сибири: XVII – начало XX века. Новосибирск, 1985. С. 19–32; Быкоя Г.Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. Новосибирск, 1981; Миненко Н.А. По старому Московскому тракту. Новосибирск, 1986; Кожухов Ю.В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX века (1860–1861 гг.). Л., 1967.
3. Емельянов Н.Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху. Томск, 1980; Сухотина Л.Г. Крестьянство Томской губернии в конце XIX – XX в.: Дис. ... канд. ист. наук. Томск, 1980; Колесников А.Д. Указ. соч.; Кузнецова Ф.С. Указ. соч.; Быкоя Г.Ф. Указ. соч.; Кожухов Ю.В. Указ. соч.; Андриященко Б.К. Организация дорожной повинности крестьян Томской губернии в первой половине XIX в. // Человек в истории. Памяти профессора З.Я. Бояршиновой: Сб. науч. матер. Томск, 1999. С. 168–176.
4. Кауфман А.А. Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского округа и северо-западной части Марининского округа Томской губернии // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. СПб., 1892. Вып. 18, Т. 2; Он же. Экономический быт государственных крестьян и оседлых инородцев Туринского округа Тобольской губернии // Материалы для изучения... СПб., 1889. Вып. 13, Ч. 1; Он же. Сибирь // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. СПб., 1900.

- С. 782; *Патканов С.К.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев Тобольского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* Вып. 10, Ч. 1.; *Соколов П.И., Горемыкин В.Н.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев... волостей Тюменского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* СПб., 1889. Вып. 4; *Материалы* по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. М., 1890. Т. 2; *Филимонов Е.С.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев северо-западной Барабы, или Спасского участка Каинского округа Томской губернии // *Материалы для изучения...* СПб., 1892. Вып. 17; *Молодых И.* Внесемледельческие занятия крестьян Хомутовской волости // *Изв. ВСОИРГО.* Иркутск, 1890. Т. 1, № 1. С. 34–59; *Соловьева Е.И.* Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. Новосибирск, 1975; *Бочанова Г.А.* Обрабатывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX – начало XX в.). Новосибирск, 1978; *Горьковская З.П.* Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма: Дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 1983.
5. *Ядринцев Н.М.* Сибирь как колония. 2-е изд. СПб., 1892; 3-е изд. Новосибирск, 2003; *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. 18–59; *Горюшкин Л.М.* Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.). Новосибирск, 1976. С. 81, 117–127; *Шмулевич М.М.* Очерки истории Западного Забайкалья (XVII – середина XIX в.). Новосибирск, 1985; *Дмитриенко Н.М., Зиновьев В.П.* Купеческая семья Кухтеринных // *Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX в.).* Барнаул, 1995. С. 191–203; *Зиновьев В.П.* Доставщики // *Труды ТОКМ: Сб. статей.* Томск, 2002. Вып. XII. С. 49–54; *Пивень С.Н.* Освоение сибирских просторов до строительства Московско-Сибирского тракта и его влияние на развитие прилегающих территорий // Там же. С. 11–14; *Пронин В.И.* Сибирь в период капитализма. Вып. 1: Экономическое развитие Сибири в 1861–1900 гг. Новосибирск, 1997. С. 59–67; *Бойко В.П.* Томское купечество в конце XVIII–XIX в.: Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск, 1996; *Щеглова Т.К.* Ярмарки юга Западной Сибири в XIX – начале XX в. Барнаул, 2001.
6. *Сибирский тракт* // *Труды Томского областного краеведческого музея: Сб. статей.* Томск, 2000. Т. XII. С. 5–65.
7. *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.
8. *Андрющенко Б.К.* Обустройство и содержание Томско-Ачинского участка Сибирского тракта (вторая половина XIX в.) // *Труды ТОКМ.* 2002. Вып. XII. С. 37–40; *Андрющенко Б.К., Бузанова В.А., Зиновьев В.П. и др.* История дорожного дела в Томской области / Под ред. В.П. Зиновьева. Томск, 1999. С. 5–65.
9. *Катионов О.Н.* Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск, 2004. С. 514.

Статья представлена кафедрой отечественной истории исторического факультета Томского государственного университета, поступила в научную редакцию «Исторические науки» 24 ноября 2003 г.