

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ И ПОЛИТИЧЕСКИХ НАУК  
КАФЕДРА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ

ДОПУЩЕНО К ЗАЩИТЕ В ГЭК  
И ПРОВЕРЕНО НА ОБЪЕМ  
ЗАИМСТВОВАНИЯ

Заведующий кафедрой  
канд. ист. наук, доцент

 К.А. Анкушева  
17.06. 2016 г.

**МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ**  
**РАЗВИТИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В ТОБОЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ**  
**(ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX В.)**

46.04.01 История

Магистерская программа «Отечественная история»

Выполнила работу  
Студентка 2 курса  
очной формы обучения

  
(Подпись)

Колыванова  
Ольга  
Владимировна

Руководитель работы  
д-р истор. наук, доцент

  
(Подпись)

Крестьянников  
Евгений  
Адольфович

Рецензент  
Заведующий кафедрой  
туризма Тюменского  
государственного института  
культуры, канд. ист. наук

  
(Подпись)

Приходько  
Ирина  
Николаевна

Тюмень 2016

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ И ПОЛИТИЧЕСКИХ НАУК  
КАФЕДРА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ

ДОПУЩЕНО К ЗАЩИТЕ В ГЭК  
И ПРОВЕРЕНО НА ОБЪЕМ  
ЗАИМСТВОВАНИЯ  
Заведующий кафедрой  
канд. ист. наук, доцент  
\_\_\_\_\_ К.А. Анкушева  
\_\_\_\_\_ 2016 г.

**МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ**  
РАЗВИТИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В ТОБОЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ  
(ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX В.)  
46.04.01 История  
Магистерская программа «Отечественная история»

Выполнила работу  
Студентка 2 курса  
очной формы обучения

*(Подпись)*

Колыванова  
Ольга  
Владимировна

Руководитель работы  
д-р истор. наук, доцент

*(Подпись)*

Крестьянников  
Евгений  
Адольфович

Рецензент  
Заведующий кафедрой  
туризма Тюменского  
государственного института  
культуры, канд. ист. наук

*(Подпись)*

Приходько  
Ирина  
Николаевна

Тюмень 2016

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СИСТЕМЫ.....	31
1.1. Почтовые и торговые дороги.....	31
1.2. Переселенческие дороги .....	47
ГЛАВА 2. ВОДНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ .....	63
2.1. Речное судоходство .....	63
2.2. Попытки установления водного сообщения с Европой через Обь и Карское море.....	73
ГЛАВА 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА ТЕРРИТОРИИ ТОБОЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ .....	80
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	104
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	108
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ.....	125

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность исследования.** Изучение истории развития и взаимовлияния путей сообщения приобретает в настоящее время особую значимость. Транспорт и пути сообщения в России выполняют важные народнохозяйственные функции, связывая в единый комплекс регионы и отрасли экономики. От состояния дорожного сообщения, разветвленности их сети, дорожных условий в значительной степени зависят темпы, характер, перспективы и возможности социально-экономического развития страны.

С самых ранних этапов освоения русскими Сибири Тобольская губерния в силу своего географического положения играла роль ключевого административного и торгового края. Внушительный размер губернии ставил перед русскими поселенцами на одно из первых мест вопрос транспортного сообщения, как между населенными пунктами, так и с остальной Россией. Вместе с тем изучение проблем развития капитализма в Сибири невозможно без детального рассмотрения роли путей сообщения, прокладывание которых в колонизируемые районы втягивало их в новые товарно-денежные отношения, способствовало развитию промышленности, торговли и политической централизации.

На протяжении столетий степень развития путей сообщения Тобольской губернии оставалась на достаточно примитивном уровне и не позволяла в надлежащей мере осуществлять результативное использование по-настоящему огромных природных ресурсов региона. Передвижение по крайне малочисленным, не приспособленным для комфортного перемещения дорогам, а также крупным сибирским рекам, таким как Обь, Иртыш, Тобол не давало местным жителям возможности осуществлять эффективный товарообмен и тем самым способствовать быстрому развитию всего региона.

Во многом такое положение дела было обусловлено двумя факторами: слабым развитием науки и техники, а также незначительным вниманием

государства к вопросу скорого и продуктивного освоения сибирских ресурсов. Эти причины сделали процесс полноценной колонизации Сибири крайне длительным, затянувшимся на более чем двухсотлетний период. В итоге, к началу XIX в. пути сообщения Тобольской губернии качественно оставались такими же, какими были, скажем, в XVII столетии.

Значительный толчок культурного, социально-экономического и научного развития Российской империи, пришедшийся на XIX в. отразился и на развитии Сибири. Изменения в государственной политике и научно-технические достижения позволили тогда сделать существенный шаг на пути совершенствования транспортной системы сибирских губерний и областей. Вторая половина переломного столетия характеризовалась уверенными сдвигами в развитии путей сообщения, стремительно превращавшими регион из захолустного земельного придатка в достаточно сильный сельскохозяйственный и промышленный край, по объемам торговли достигшим значительных высот. Исследование истории развития путей сообщения Тобольской губернии является необходимым элементом изучения экономической, социальной, политической и культурной истории, как в рамках данного региона, так и всей России.

Выбранная тема представляется мало освещенной и не отвечающей требованиям современной исторической науки, склоняющейся к подробному рассмотрению всех основополагающих факторов развития российского общества. В этой связи обобщающий взгляд на роль, место и этапы развития транспортного сообщения на территории Тобольской губернии является актуальным и в полной мере обоснованным. Изучаемая проблематика важна для исторической науки, поскольку научные изыскания в ее рамках позволяют дополнить знания об имперской политике в отношении Сибири, вызывающей неослабевающий интерес историков в последнее время, помогает определить место региона в составе Российской империи и

характеризовать административную модель самодержавия, применявшуюся в нем, дает возможность проследить процесс общей модернизации края.

**Объектом исследования** является транспортная инфраструктура в Сибири во второй половине XIX – начале XX в., **предметом исследования** – эволюция путей сообщения в Тобольской губернии, их роль и место в освоении региона. Понятие «транспортная инфраструктура» представляется весьма многообразным. Оно включает в себя совокупность дорожных покрытий, инженерных сооружений, предназначенных для движения транспортных средств (мостовые конструкции, путепроводы), объектов дорожного сервиса, элементов обустройства дорог, дорожных служб обслуживания. Транспортная система – комплекс различных видов транспорта, находящихся во взаимной зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок. Система путей сообщения отражает уровень технико-экономического развития страны. На разных этапах развития она включает в себя разные виды транспорта. Их интегрированность, степень взаимодействия между собой свидетельствуют об устойчивости экономических связей и единстве транспортной системы.

В работе используется также понятие средства транспорта. Они условно делятся на две категории: постоянные средства, включающие собственно путь (дорогу) и стационарные сооружения со всем их оборудованием, а также подвижной состав, к которому относятся все активные (самодвижущиеся) и пассивные (прицепные) единицы, непосредственно осуществляющие передвижение грузов и пассажиров.

**Хронологические границы** исследования ограничены периодом с середины XIX в. до 1917 г. Выбор именно этого исторического периода обусловлен резкой активизацией процессов строительства грунтовых и железных дорог, началом эксплуатации на речных и морских коммуникациях пароходов. Кроме того, в начале XX в. пути сообщения сыграли одну из ключевых ролей в обширном переселении безземельных крестьян из

Европейской России в Сибирь, в том числе Тобольскую губернию. Конечная хронологическая граница исследования совпадает со временем начала революции 1917 г., повлекшей за собой изменения в социально-экономической жизни губернии и страны в целом, изменившей структуру экономики, вызвавшей к жизни процессы, в совокупности оказавшие влияние на дальнейшее переформирование путей сообщения.

**Территориальные рамки** данного исследования ограничены пространством, на котором располагалась Тобольская губерния, включавшая на начало XX в. Березовский, Ишимский, Курганский, Сургутский, Тарский, Тобольский, Туринский, Тюкалинский, Тюменский и Ялуторовский уезды (до конца XIX столетия назывались округами). Таким образом, в работе рассматривается история развития путей сообщения на землях, граничащих на западе с Пермской, Архангельской, Оренбургской и Вологодской губерниями, на северо-востоке – с Енисейской губернией, на востоке и юго-востоке – с Томской губернией, на юге – с Акмолинской областью, на севере омывавшихся Ледовитым океаном.

**Цель работы** – рассмотреть развитие путей сообщения Тобольской губернии во второй половине XIX – начале XX в. и их влияние на жизнь населения региона.

Поставленная цель требует решение определенного перечня **задач**, в числе которых выделяются следующие:

1. Изучить историю развития сухопутных путей сообщения в Тобольской губернии и их значение для торгово-экономического развития региона;
2. Выделить особенности строительства переселенческих дорог во второй половине XIX – начале XX в.;
3. Проанализировать исторические предпосылки и характерные черты развития речных путей сообщения, их роли в удовлетворении транспортных потребностей региона;

4. Осветить основные этапы становления железнодорожного сообщения на территории Гобольской губернии;

5. Раскрыть вопрос о разнообразии транспортных средств, действовавших на сухопутных и водных путях сообщения;

6. Выявить степень и формы влияния разного рода путей сообщения на жизнь местного населения, развитие экономики и культуры.

**Методологическую базу** данного исследования составляет определенная совокупность научных методов.

Наиболее приемлемой научно-теоретической основой изучения периода отечественной истории второй половины XIX – начала XX в. применительно к заявленной теме является концепция модернизации, активное освоение которой в России началось относительно недавно<sup>1</sup>. Сторонники модернизационного подхода рассматривают процесс модернизации как многомерную трансформацию, которая охватывает различные уровни общества – от экономики и политики до культуры. По мнению И.В. Побережникова, «интерес к модернизационной парадигме во многом объясняется надеждами на ее познавательную эффективность при изучении той коренной политической, экономической и социокультурной трансформации, которая началась в стране с конца 1980-х гг.»<sup>2</sup>.

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

---

<sup>1</sup> Крупина Т.Д. Теория модернизации и некоторые проблемы развития России конца XIX – начала XX в. // История СССР. 1971. № 1. С. 191–205; Лейбович О.Л. Модернизация в России. К методологии изучения современной отечественной истории. Пермь, 1996; Побережников И.В. Образование в контексте модернизации // Наука и образование в стратегии национальной безопасности и регионального развития. Екатеринбург, 1999. С. 67–81; Федотова В.Г. Типология модернизаций и способов их изучения // Вопросы философии. 2000. № 4. С. 3–27.

<sup>2</sup> Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу: теоретико-методологические проблемы модернизации. М., 2006. С. 8.

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>3</sup>.

Под модернизацией в исторической литературе понимается переход от традиционного общества к современному (индустриальному). Одним из существенных признаков модернизации является индустриальный образ жизни. В соответствии с этой теорией формирование транспортной сети, обеспечивающей нормальное функционирование всей народнохозяйственной системы, является одним из существенных признаков модернизации. Применительно к теме работы концепция модернизации позволила учесть объективные и субъективные факторы, проследить влияние индустриального центра на развитие изучаемого региона. Строительство Транссибирской магистрали и многих других железных дорог, развитие губернии совпали с периодами модернизационных процессов в России, проходивших на протяжении исследуемого периода. В условиях интенсивного хозяйственного развития страны, например, Транссибирская магистраль испытывала влияние со стороны центра и модернизировалась в зависимости от региональных условий и возможностей. Модернизация путей сообщения рассматривается в работе как многосторонний и взаимозависимый процесс, в котором происходит развитие различных компонентов (экономических, политических, правовых) – появляются новые пути сообщения, расширяются и совершенствуются существующие дороги. 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.

---

<sup>3</sup> Алексеев В.В. Россия в контексте теории модернизации // Российская модернизация XIX–XX веков: Институциональные, социальные, экономические перемены. Уфа, 1997. С. 72.

Передвижение в пространстве людей, грузов и передача информации являются необходимыми условиями любого социального, экономического (более широко – любого цивилизационного) развития.

Использование теории модернизации позволило отойти от упрощенного представления об историческом движении одного типа формации к другому на основе эволюции развития средств производства, включив в исторический анализ исследование особенностей национальных традиций, образа жизни и т.д.

Избранный подход predetermined методы исследования. В современной историографии сложилась система принципов и методов познания. При написании работы автор придерживался таких основополагающих методологических принципов осмысления истории, как принципы историзма и объективности. На основе принципа историзма при изучении истории развития путей сообщения в Тобольской губернии строилось рассмотрение функционирования предмета исследования с учетом времени, последовательной смены одних исторических событий и явлений другими. Принцип историзма предполагает рассмотрение фактов и исторических событий в соответствии с конкретно-исторической обстановкой в их взаимной связи и обусловленности. Применительно к нашей теме принцип историзма означает, что, во-первых, необходимо оценить уровень экономического и социального развития Тобольской губернии с существующими путями сообщения; во-вторых, проследить, какие изменения в различных сферах жизни губернии происходят после ввода новых, усовершенствованных путей сообщения в эксплуатацию; и, в-третьих, каковы были перспективы дальнейшего развития губернии в связи с развитием транспортной сети. Этот принцип позволяет в наибольшей степени отразить все особенности исторического познания, связанные с историей путей сообщения России во второй половине XIX – начале XX в., поскольку ставит их изучение в прямую зависимость от конкретно-

исторической обусловленности и индивидуальности, устанавливая основной акцент на генезис и развитие данного исторического явления. Соблюдение принципа объективности является обязательным условием научной состоятельности исторической работы, поскольку его основной целью является получение максимально объективных знаний о прошлом отечественных железных дорог и формирование истинных представлений о рассматриваемых исторических процессах.

В работе применяются исторические методы исследования. Автор исходит из необходимости системного подхода к анализу исторических социально-экономических процессов, что предполагает учет и изучение влияния широкого спектра факторов на их развитие. В работе исследуется механизм взаимодействия различных видов путей сообщения в единой системе, а также определяется степень влияния всей транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона на протяжении второй половины XIX в. – 1917 г.

С помощью системного подхода реальный объект описывается как совокупность взаимодействующих компонентов, а его необходимость обусловлена масштабностью и сложностью изучаемых систем. Применяясь ко множествам объектов, отдельным объектам и компонентам объектов, системный подход обеспечивает многоуровневый доступ к информации. В процессе анализа определяются состав и структура системы, ее функции, свойства, системообразующие факторы, взаимосвязи со средой в самом широком смысле этого слова<sup>4</sup>. В работе предпринята попытка создания модели многофакторного влияния на развитие экономических (промышленность, сельское хозяйство, торговля) и социальных процессов (народонаселение, миграция, уровень занятости, формирование новых профессиональных групп). Такой взгляд позволяет более полно оценить роль транспорта в общем развитии страны, вычленив его воздействие на

---

<sup>4</sup> Юдин Э.Г. Системный подход и принцип деятельности. М., 1978. С. 100.

исторические процессы из совокупности других факторов. Это относится к оценке всей системы путей сообщения, но особенно – к железнодорожному транспорту как системообразующему в новых условиях пореформенной России.

Совокупность путей сообщения, как и всякая система, функционировала в определенной среде. Эта внешняя среда (государство, общественные организации и т.п.) непосредственно или через компоненты системы воздействовала на ее формирование, функционирование и развитие. В этом взаимодействии и проявлялась суть тех функций, которые были присущи системе в целом<sup>5</sup>.

Анализ процесса взаимовлияния путей сообщения строился с использованием историко-генетического метода. С его помощью последовательно раскрыты свойства, функции, изменения изучаемой исторической реальности Тобольской губернии. Генетический метод позволил раскрыть причинно-следственные связи, закономерности исторического развития, приблизиться к отображению истории объекта данного исследования.

Анализируя отношение местной власти к строительству трактов и железных дорог, несмотря на различные, а порой противоречивые мнения, мы установили, что типичным для деятельности руководства было стремление решить вопрос строительства, а затем и улучшения путей сообщения в регионе. Усовершенствование последних способствовало освоению Тобольской губернии и дальнейшему развитию всех отраслей хозяйства. Эта позиция выработалась через применение историко-типологического метода, исходящего из того, что в общественно-историческом процессе, с одной стороны, различаются, с другой – тесно взаимосвязаны единичное (особенное) и общее (всеобщее). Поэтому для

---

<sup>5</sup> Бочаров А.В. Алгоритмы использования основных научных методов в конкретно-историческом исследовании. Учебное пособие. Томск, 2007. С. 74.

раскрытия сущности исторических явлений необходимо решить важную задачу – выявить то единое, которое было свойственно многообразию тех или иных сочетаний индивидуального (единичного).

Научно-теоретическая основа, взятая в качестве основополагающей, а также совокупность использовавшихся методологических принципов и методов исследования позволили объективно воссоздать историю развития путей сообщения в Тобольской губернии в исследуемый период.

**Историография.** Изучение комплекса научных проблем, связанных с развитием путей сообщения в Российской империи во второй половине XIX – начале XX в., занимает важное место в отечественной историографии<sup>6</sup>. В работе выделены три основных этапа развития историографии – дореволюционный, советский и современный. Каждый из них характеризовался своими особенностями, которые проявились в различных методологических подходах к изучаемым проблемам, методике сбора и обработки информации, обоснованности выводов и привлечения исторических источников.

Тема путей сообщения не всегда привлекала внимание исследователей. В дореволюционной историографии история путей сообщения редко становилась объектом специального изучения. Однако в работах общего плана, направленных на изучение экономического развития страны, имеются некоторые сведения о состоянии дорог в изучаемом регионе.

В результате возрастающего интереса центра к освоению богатых сибирских земель, появляются различные аналитические монографии современников: о географическом расположении губернии, ее климатических условиях, природных ресурсах, состоянии торговли и промышленности, инфраструктуры Сибири. В этой связи, наиболее информативными являются работы К. Оланьона, М. Боголепова,

---

<sup>6</sup> Пустогачева Т.С. Развитие транспорта, путей сообщения и торговли в Горном Алтае во второй половине XIX – первой половине XX вв.: историография вопроса // Вестник Томского государственного университета. 2010. № 339. С. 70–75.

М.Н. Соболева<sup>7</sup>, труды А.А. Дунина-Горкавича<sup>8</sup>, посвященные изучению Тобольского Севера и др.

Нельзя не отметить так же работу Н. Рубакина<sup>9</sup>, в которой представлено обустройство переселенцев на новых местах, приведены многие фактографические данные: таблицы расстояний от городов Европейской России до городов Сибири, главные маршруты следования переселенцев по железным дорогам, характеристика станций по пути следования, таблицы стоимости проезда и платы за провоз клади.

В таких исследованиях, основной целью был многосторонний анализ пригодности территории Сибири в целом и Тобольской губернии, в частности, для водворения переселенцев из центральной России в период переселенческого бума. Почти все изыскания ориентировались на выявление географических и природных ресурсов региона с целью развития на обследуемых территориях хозяйственной деятельности, торговли и промыслов, как основного, исторически сложившегося, вида занятий населения Тобольской губернии. Богатый исторический и этнографический материал собран в монографии краеведа, журналиста и общественного деятеля, члена Западно-Сибирского отдела Русского географического общества К.М. Голодникова<sup>10</sup>, в котором имеются краткие сведения о путях сообщения губернии. П.М. Головачев так же обращался к истории становления путей сообщения в Сибири<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> Оланьон К. Сибирь и ее экономическая будущность. СПб., 1904; Боголепов М. Торговля в Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. СПб., 1908. С. 169–200; Соболев М.Н. Добывающая и обрабатывающая промышленность // Там же. С. 141–168.

<sup>8</sup> Дунин-Горкавич А.А. Тобольский Север. СПб., 1914.

<sup>9</sup> Рубакин Н. Рассказы о Западной Сибири или о губерниях Тобольской и Томской и как там живут люди. М., 1915.

<sup>10</sup> Голодников К. Тобольская губерния накануне 300-летия годовщины завоевания Сибири. 2-е изд. Тобольск, 1882.

<sup>11</sup> Головачев П.М. Сибирь. М., 1902; Он же. Сибирь. Природа. Люди. Жизнь. М., 1905.

О социально-экономических последствиях влияния Сибирского тракта на экономику Сибири и его население писалось много в обобщающих работах по истории Сибири. Так, 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>12</sup>. О транспортном значении городов (Тюмени, Томска, Иркутска) на Великом Сибирском пути писал Г.Н. Потанин<sup>13</sup>. В «Полном географическом описании нашего Отечества» давалась общая оценка Великого Сибирского пути, влиявшего на социально-экономическое развитие края<sup>14</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>15</sup>.

Дореволюционными исследователями уделялось внимание и железным дорогам в Сибири. Например, о Транссибирской железной магистрали писал морской офицер, действительный член Русского географического общества А.К. Сиденснер<sup>16</sup>. Уделяя значительное место анализу истории проводившихся исследований, он акцентирует внимание не только на необходимости улучшения судоходного состояния рек Западной Сибири, но

---

<sup>12</sup> Ядринцев Н.М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении. 2-е изд. СПб., 1892. С. 221.

<sup>13</sup> Потанин Г.Н. Города Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. СПб., 1908. С. 238, 248.

<sup>14</sup> Россия. Полное географическое описание нашего отечества: настольная и дорожная книга для русских людей. В 20 т. Т. 16. Западная Сибирь / Под ред. В.П. Семенова-Тян-Шанского; под общим руководством П.П. Семенова-Тян-Шанского и В.И. Ламанского. СПб., 1907.

<sup>15</sup> Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. СПб., 1900. С. 8–9.

<sup>16</sup> Сиденснер А.К. О железной дороге в Сибири. СПб., 1884.

и о проведении и устройстве будущей Сибирской железной дороги. О необходимости железных дорог в Сибири, в частности о Транссибе, писали Е.В. Богданович, Н.А. Волошинов, П.Е. Гронский, В.П. Картамышев, И. Стецевич<sup>17</sup>.

Российская досоветская историография обозначила проблемы, связанные с необходимостью строительства путей сообщения и улучшения уже имеющихся, их влиянием на дальнейшее социально-экономическое развитие не только в Тобольской губернии, но и в Сибири, а также, выявила прямую взаимосвязь характера освоения и развития региона с особенностями становления путей сообщения. Опубликованные в дореволюционное время труды отличаются ценными фактическими данными, значительным количеством статистического материала, но они не давали полной картины развития и функционирования транспортной системы в целом. Комплексно в качестве самостоятельного исследования тогда так и не была поставлена проблема изучения путей сообщения Тобольской губернии. В настоящее время эти материалы стали емкими историческими источниками и успешно используются исследователями.

Советские историки освещали вопросы развития путей сообщения с иных методологических позиций. Исследования отвечали концептуальным установкам партии. Появилось немало работ, в которых непосредственно или косвенно рассматривались отдельные вопросы исследуемой темы. В эти годы первостепенное значение уделялось исследованию истории отдельных видов путей сообщения в разных регионах страны в русле общей проблемы генезиса капитализма в России. Однако региональный аспект обозначенной проблемы оставался недостаточно разработанным.

---

<sup>17</sup> Богданович Е.В. О Сибирской железной дороге и о развитии Уральского горного промысла. СПб., 1866; Волошинов Н.А. Сибирская железная дорога. СПб., 1890; Гронский П.Е. Как строить Сибирскую железную дорогу? М., 1891; Картамышев В.П. Сибирская железная дорога. Томск, 1889; Стецевич И. О Сибирской железной дороге. СПб., 1889

В 1950-е гг. В.В. Покшишевский, занимаясь историей освоения новых территорий Сибири, отмечал, что устройство регулярно действующего и хорошо наезженного Московско-Сибирского тракта в Западной и Средней Сибири обусловило значительный приток населения для его обслуживания<sup>18</sup>.

К 1960–1980-м гг. 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 многотомных капитальных трудов «История Сибири»<sup>19</sup> и «Крестьянство Сибири в эпоху капитализма», авторы которых подчеркивали значение трактов, особенно Московско-Сибирского, в развитии извоза и кустарных промыслов, обслуживавших извоз<sup>20</sup>. В «Истории Сибири» особое внимание уделялось исследованию торговли в городах и связанной с ними транспортной сети (в частности, гужевым путям), и в этой связи давалась оценка роли Московско-Сибирского тракта для экономической жизни Сибири до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали.

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>21</sup>. 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

---

<sup>18</sup> Покшишевский В.В. Заселение Сибири. Иркутск, 1951. С. 106.

<sup>19</sup> История Сибири. Т. 3. Л., 1968.

<sup>20</sup> Крестьянство Сибири в эпоху капитализма. Новосибирск, 1983. С. 84, 118.

<sup>21</sup> Горюшкин Л.М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.). Новосибирск, 1976. С. 81, 117–127.

натуральной форме налогообложения пыталось скрыть тяжесть и дороговизну выполняемых крестьянами работ, которая частично объяснялась спецификой Сибири – главное – бездорожьем, наличием громадных пространств и суровостью природы <sup>22</sup>. Е.И. Соловьева, работая над проблемами крестьянской промышленности в Сибири, выделяла особое значение извозного промысла <sup>23</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>24</sup>. Важным представляется заключение Е.И. Соловьевой о товарном и капиталистическом характере земледелия в притрактовых хозяйствах и об углублении социального расслоения крестьянства под воздействием извозного промысла <sup>25</sup>. Хотя вопросы развития и влияния путей сообщения не получили специального исследования на материалах Тобольской губернии, тем не менее, в ряде работ имеются сведения, оценки и подходы, характеризующие процесс строительства дорог и формирования торговых отношений в Тобольской губернии в исследуемый период.

В современной исторической науке в новых условиях и в рамках более широких возможностей, появившихся перед исследователями изучаются не только локальные, но и более комплексные процессы – особенности становления, развития и влияния путей сообщения. Это приводит к тому, что

---

<sup>22</sup> Худяков В.Н. Аграрная политика царизма в Сибири в пореформенный период. Томск, 1986. С. 208.

<sup>23</sup> Соловьева Е.И. Извозный промысел во второй половине XIX в. (1861–1893 гг.) // Из истории Сибири. Новосибирск, 1972. Вып. 64. С. 51–61; Она же. Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. Новосибирск, 1975.

<sup>24</sup> Соловьева Е.И. Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. Новосибирск, 1975. С. 81.

<sup>25</sup> Там же. С. 88.

на современном этапе подходы к изучению избранной темы становятся многоаспектными, системными. В эти годы вырабатывались новые методологические подходы к исследованиям. В начале этого периода значительно сократился интерес к вопросам социально-экономического развития России XIX в. Но уже со второй половины 1990-х гг. появляются работы, посвященные изучению транспортной истории дореволюционной России, в основном регионального уровня.

Работы, освещающие экономическое место Сибири в составе России в XIX в., уделяли внимание и роли путей сообщения. Так, В.П. Бойко<sup>26</sup>, исследуя историю томского купечества, в одном из параграфов своего труда, посвященном сухопутному транспорту, затрагивает дороги и транспорт Тобольской губернии, а так же такие проблемы, как организация извоза и участие в нем пригородного крестьянства на протяжении всего XIX в., дает устоявшуюся в литературе характеристику транспортных фирм и их основателей. Так же историк пишет о том, что по всей длине тракта создавалась инфраструктура в виде казенных почтовых станций, частных постоянных дворов и притрактных сел, население которых обеспечивало бесперебойное грузовое и пассажирское движение через всю Сибирь. В его трудах показано не только влияние тракта на повседневную жизнь сибиряков, но и приобщение их к русской культуре, к широкому общению с разными слоями населения, делавшими людей более развитыми и приспособленными к жизни в новых условиях. Однако, «прежде всего, тракт давал возможность получить дополнительный доход»<sup>27</sup>. Интерес

---

<sup>26</sup> Бойко В.П. Томское купечество в конце XVIII–XIX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск, 1996.

<sup>27</sup> См.: Бойко В.П. Роль Московско-Сибирского тракта в хозяйственном и культурном развитии Сибири XIX в. // Вестник Томского государственного университета. 2012. № 2. С. 47.

представляет так же еще один не менее интересный труд В.П. Бойко<sup>28</sup>, где особенностям сухопутных путей сообщения в Сибири XVIII–XX вв. посвящена отдельная глава. В ней автором рассматриваются основные сухопутные пути – Московско-Сибирский тракт и Транссибирская железнодорожная магистраль, при этом анализируется влияние эти двух путей на экономику Сибири в дореволюционный период.

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>29</sup>.

Довольно интересной является книга В.Т. Коптелова<sup>30</sup>, которая посвящена истории постройки Великого Сибирского пути. В первую часть книги вошли материалы о поездке престолонаследника по Сибири, где автор подробно описал поездку цесаревича, будущего царя Николая II в 1891 году, связанную со строительством железной дороги, а во вторую, что так же является для нас немаловажным – вехи строительства этой великой дороги.

В.И. Прониным в материалах к спецкурсам по социально-экономическому развитию Сибири специально выделяется тема «Сухопутный и водный транспорт. Развитие пароходства на сибирских реках»<sup>31</sup>. Заслуживает внимания вывод историка о том, что «вне городов и трактовых поселений земля не имела рыночной стоимости», т.к. не приносила прибыли<sup>32</sup>, а также о влиянии тракта на структуру посевов и развитие скотоводства при высоком удельном весе лошадей в связи с

---

<sup>28</sup> Бойко В.П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения (дороги и их строительство как средство хозяйственного и социокультурного развития общества и государства). Томск, 2010.

<sup>29</sup> Казаркин Т.А. Из истории Московско-Сибирского тракта // Труды ТОКМ. Томск, 2000. Т. 12. С. 15–21; Андреева Е.А. Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников // Там же. С. 22–27.

<sup>30</sup> Коптелов В.Т. Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II: исторический очерк. Тюмень, 2003.

<sup>31</sup> Пронин В.И. Сибирь в период капитализма. Новосибирск, 1997. Вып. 1. С. 59–67.

<sup>32</sup> Там же. С. 62.

растянутыми коммуникациями<sup>33</sup>. Т.К. Щеглова при изучении сибирских ярмарок в XVIII–XIX вв. обращает особое внимание на значение путей сообщения в развитии этой сферы рынка. По сведениям исследователя, больше всего сельских ярмарок возникло в 1850-е гг. вдоль Московского торгового пути, при этом в прошении по их открытию сельские общества указывали на нахождение села на большом Сибирском тракте<sup>34</sup>. Интересен труд О.Н. Катионова<sup>35</sup>, где исследуются история возникновения, строительство, содержание, а также правовой статус сухопутного тракта Сибири XVII–XIX вв., его эксплуатация населением, занятия притрактовых жителей. Так же Московско-Сибирскому тракту посвящен труд С.Н. Пивня<sup>36</sup>, поставивший вопрос о социально-экономических последствиях влияния тракта. Интересной является публикация М.В. Шиловского, центральной идеей которой является утверждение о том, что «транспорт всегда выступал в качестве сдерживающего фактора экономического развития Сибири»<sup>37</sup>.

Подробный анализ историографии исследуемой проблемы позволяет сделать вывод о том, что при достаточно большом многообразии рассматриваемых вопросов темы исследователями не ставилась задача изучения путей сообщения во второй половине XIX – начале XX вв. как единого процесса, как единой системы.

**Источниковую базу**, послужившую основанием для настоящей работы, составляют источники разного уровня. Задействованы нормативно-правовые акты, документы государственных и общественных организаций,

---

<sup>33</sup> Там же. С. 60, 63–65.

<sup>34</sup> Щеглова Т.К. Ярмарки юга Западной Сибири в XIX – начале XX вв. Барнаул, 2001. С. 76, 79, 162.

<sup>35</sup> Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск, 2004.

<sup>36</sup> Пивень С.Н. Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв. Томск, 2005.

<sup>37</sup> Шиловский М.В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестник Нижневартковского государственного гуманитарного университета. 2008. Выпуск № 3. С. 54–59.

справочно-статистические публикации, источники личного происхождения, делопроизводственная документация, периодическая печать.

Важнейшее значение для исследования имеют законодательные акты, инкорпорированные в Полное собрание законов Российской империи и Свод законов Российской империи, ставшие, в частности, результатом кодификации под руководством М.М. Сперанского в 1830-х гг.

Изменения в устройстве путей сообщения Западной Сибири отражены в многочисленных актах, включенных в Полное собрание законов Российской империи и Свод законов Российской империи. Положения наиболее существенных реформ в крае содержатся в Уставе почтовом (1857 г.), Общем уставе российских железных дорог (1885 г.), Уставе торговом (1887 г.), Положении о подъездных путях к железным дорогам (1893 г.), в законах и положениях об учреждении Комитета Сибирской железной дороги<sup>38</sup>, о железнодорожных тарифах для переселенцев, о пенсионных кассах и социальной защите служащих на казенных железных дорогах<sup>39</sup>. К нормативно-правовым актам относятся приказы министра путей сообщения<sup>40</sup>, некоторые из которых опубликованы.

Среди законодательных актов 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 XVIII–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

---

<sup>38</sup> ПСЗ РИ. Собр. 3-е. Т. 13. №. 9354.

<sup>39</sup> Там же. Т. 24. №. 24701.

<sup>40</sup> Правила выдачи единовременных пособий служащим, вдовам и семействам. 25 декабря 1884 г. СПб., 1884; Временные правила о выдаче единовременных пособий поденным мастеровым и рабочим, их вдовам и семействам на казенных железных дорогах, распространенные 22 ноября 1885 г. и измененные 13 июня 1886 г. СПб., 1886; МПС. Управление казенных железных дорог. Сборник управления делами пенсионных касс служащих на казенных железных дорогах. СПб., 1896; Положение о пенсионных кассах на казенных железных дорогах. СПб., 1903.

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.

Особо рассматривается Устав о содержании сухопутных сообщений в Сибири, 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. Не менее особо рассматривается Устав российских железных дорог, который был принят в 1885 г. и стал первым специальным источником железнодорожного законодательства, имеющим характер кодификационного нормативного правового акта, обязательным для исполнения и казенными, и частными железными дорогами. В нем, как и в комментариях к Уставу, освещены вопросы исчисления проездной платы, хранения и перевозки разных типов грузов, транспортировки багажа и многие иные основополагающие стороны транспортного законодательства.

Используя комплекс законодательных источников, необходимо, однако учитывать, что особенность данного вида источников заключается в воссоздании желаемого образа управления и развития системы путей сообщения. На практике зачастую законы и распоряжения реализовывались не полностью.

Большое значение для нашей работы имеет разнообразная делопроизводственная документация губернских, уездных и волостных органов управления, хранящаяся в архивах Тюмени и Тобольска. 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 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. Отчеты волостных правлений позволяют проследить на протяжении десятилетий роль населения трактовых сел в обслуживании сухопутных дорог и мостов, а так же железных дорог. Из фондов, содержащих наибольшее количество материалов по данной теме, необходимо выделить: документы Переселенческого отделения Тобольского губернского управления (ГАТ. Ф. 3), Тобольского общего губернского управления (ГАТ. Ф. 152) и правления (ГАТ. Ф. 329), Отделения по крестьянским делам Тобольского губернского управления (Ф. 335), Тюменской Городской Управы (ГАТюмО. Ф. 1) и Думы (ГАТюмО. Ф. 2), Кашегальского инородческого волостного правления (ГАТюмО. Ф. 80). Довольно обширную информацию дают нам фонды местных органов государственного самоуправления (ГАТюмО. Ф. 75, 79).

Следующая группа источников – документы государственных и общественных организаций. Это документы Главного тюремного управления и отчеты Министерства путей сообщения, циркуляры начальника Сибирской железной дороги, приказы и распоряжения начальников служб Сибирской железной дороги, а также распоряжения Тобольской губернской администрации, касающиеся функционирования путей сообщения. Переписка начальника Сибирской железной дороги включает донесения или рапорты. Она показывает ход выполнения различных мероприятий на путях сообщения, проблемы, возникающие при реализации этих мероприятий. Журналы заседаний позволяют увидеть механизм обсуждения вопросов, принятия решений, точки зрения и интересы различных сторон. Из годовых отчетов губернаторов Тобольской губернии, отчетов городских дум можно судить о развитии транспорта, промышленности и торговли в регионе.

Данные материалы дают разностороннюю информацию о деятельности всех служб и ведомств путей сообщения, о взаимодействии дорог с административными, хозяйственными и другими структурами.

Следующую группу источников составили публикации справочно-статистического характера. Это – губернские «Календари», «Адрес-календари», «Памятные книжки», «Статистические обзоры» и другие справочники, имеющие данные о классификации путей сообщения Тобольской губернии.

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 информацию о количестве почтовых станций и лошадей, а также перевозов в сибирских губерниях и областях; охарактеризовал население Сибири, в том числе трактовых городов и селений. Сочинение Ю.А. Гагемейстера создает достаточно цельное представление о путях сообщения в XIX в<sup>41</sup>. И хотя в работе Ю.А. Гагемейстера, наблюдается попытка, некоторого научного осмысления региональной специфики, однако она ограничена рамками сбора и публикации фактического материала.

В работе «Городские поселения в Российской империи», составленный по приказанию Министра внутренних дел от 1864 г., имеются указания о городах Тобольской губернии, их жизни, о постройке мостов и об экономической жизни жителей, как перевозились товары купцов. В «Военно-статистическом обозрении Российской империи» от 1849 г. дается описание сухопутных путей сообщения, климата, промышленности и торговли, а также описания городов. Сибирские торгово-промышленные и справочные

---

<sup>41</sup> Гагемейстер Ю.А. Статистическое обозрение Сибири, составленное по Высочайшему Его Императорского величества повелению, при Сибирском комитете. В 3 ч. Ч. 2. СПб., 1854.

календари дают вкупе со сведениями о торговле сведения о транспорте и транспортных фирмах.

Важным источником статистического и информационного характера являются Почтовые дорожники или месяцесловы<sup>42</sup>, издававшиеся почтовым ведомством. 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, т.к. к ним всегда печатались приложения о произошедших после предыдущего издания изменениях. Они носили официальный характер и обязаны были использоваться всеми заинтересованными учреждениями.

Сведения, содержащиеся в источниках справочного характера, существенно расширяют источниковую базу данного исследования, но они зачастую несопоставимы и не могут дать объективной картины изучаемых явлений. Их часто составляли в спешке, без проверки и обоснования приводимых фактов.

К следующей категории источников следует отнести периодические издания, содержащие узкотематические публикации о вопросах развития путей сообщения в Тобольской губернии.

В работе использованы местные официальные издания, например, газета «Тобольские губернские ведомости», в которой 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.

---

<sup>42</sup> Почтовый дорожник Российской Империи: с приложением нумерной карты / изданный по высочайшему повелению Почтовым Департаментом. СПб., 1875; Почтовый дорожник Российской Империи. Пг., 1915.

В газетах демократического направления – «Сибирская жизнь», «Восточное обозрение» и др., в разделах очерков и публицистики, в корреспонденциях с мест их авторы – писатели, путешественники, крестьяне – характеризовали различные стороны жизни притрактового населения. Информированностью о торгово-промышленной и общественной жизни Тобольской губернии отличались такие газеты как «Сибирский листок», «Сибирский вестник», «Сибирская торговая газета», а так же «Дорожник по Сибири и Азиатской России», который был рассчитан на путешествующих по Сибирской железной дороге, давал важные сведения о городах и местностях этого края. На страницах «Сибирского наблюдателя» можно было найти описания дорог и городов, стихи и прозу, публицистику, мемуары.

Не менее важным источником является журнал сибирского железнодорожного ведомства «Известия Томского округа путей сообщения», выходивший в 1912–1919 гг., который освещал проблемы исключительно водного транспорта.

Вместе с тем огромную важность имеет информация из хроникальных отделов и обозрений популярнейших российских журналов («Вестник Европы», «Русская мысль», «Русское богатство», «Северный вестник» и т.п.). На их страницах рассказывалось о событиях из жизни страны, среди которых не затерялись и сведения о Сибири. В каждом из перечисленных периодических изданий содержатся статьи, затрагивающие вопросы строительства поселенческих дорог, прокладки железных дорог, использования пароходов на речных и морских торговых путях. На основе этих статей удалось конкретизировать некоторые вопросы, рассматриваемые в исследовании.

Корреспонденция периодической печати отличалась злободневностью и позволяет выявить проблемы, волновавшие притрактовых жителей. Например, в газетах поднимались вопросы о тяжести дорожной повинности и

содержании почтовой гоньбы, состоянии путей сообщения. Публикации этнографического характера содержат описание элементов образа жизни трактового населения.

В исследовании использованы опубликованные источники личного происхождения. Интерес представляют воспоминания, заметки, дневники писателей, ссыльных, общественных и государственных деятелей. Интересно воспоминание В.М. Флоринского, посетившего Сибирь с целью открытия Томского университета. Оказавшись на границе Тобольской губернии, Флоринский писал об устойчивом впечатлении, что въезжаешь в Сибирь: «При сравнении с Пермским шоссированным и исправным трактом, невольно приходишь к заключению, что дрянное состояние Тюменского участка зависит не столько от природных условий, сколько от сибирского неряшества»<sup>43</sup>.

Наибольший интерес представляют воспоминания деятелей революционного движения, сосланных в Западную Сибирь и проживавших в ней или проезжающих через нее, которые были в Тобольской губернии проездом или находились некоторое время в местной пересыльной тюрьме. Воспоминания этих участников революционного движения, 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. Внешние впечатления о Тобольской губернии у них дополнены описанием следования по дорогам, путям сообщения, обращением с ними в пути, о состоянии дорог, транспорта и жизни населения городов и притрактовых поселений. Довольно интересными являются воспоминания областника Г.Н. Потанина<sup>44</sup>. В начале XX в. появились воспоминания сосланных за уголовные преступления в

---

<sup>43</sup> Заметки и воспоминания В.М. Флоринского // Русская старина. 1906. № 4. С. 111.

<sup>44</sup> Потанин Г.Н. Воспоминания // Литературное наследство Сибири. Т. 6. Новосибирск, 1983. С. 22–303.

1880-е гг. в Томск А.А. Ауэрбаха и Е.В. Корша<sup>45</sup>. Отдельные аспекты темы исследования отражены в воспоминаниях тюменского предпринимателя Н.М. Чукмалдина<sup>46</sup>.

Довольно интересны опубликованные в журнале «Вестник Европы» в 1903 г. путевые заметки писателя-путешественника Э. Циммермана<sup>47</sup>, проехавшего в 1901 г. по сибирской железной дороге. Он довольно подробно описывает путь следования, тарифы для населения, поселения и оборудование станций по пути следования, а так же проводит сравнение дороги в Сибири и ее обустройства с дорожной инфраструктурой Америки, например, «проложение рельсовых путей в Америке и Сибири к берегам Тихого океана само собой наводит на сравнение обеих тихоокеанских дорог, тем более, что лет тридцать тому назад Соединенные штаты были почти так же редко населены, как и наши азиатские владения в настоящее время»<sup>48</sup>.

Необходимо отметить работу немецких ученых О. Финша и А. Брэма, совершавшие экспедицию в 1876 г. по Западной Сибири. В качестве главной цели путешествия было знакомство с природными богатствами этого края и преимущественно Обской речной области. Иностранцы надеялись, «что многостороннее естественноисторическое исследование будет существенно содействовать открытию сношений с Сибирью»<sup>49</sup>. В этом труде наряду со сведениями о собранных коллекциях приводятся сведения о географии Сибири, данные о торговле, промышленности, о состоянии дорог Сибири. Интерес представляет работа норвежского путешественника Фритьофа

---

<sup>45</sup> Воспоминания А.А. Ауэрбаха // Исторический вестник. 1905. № 8. С. 347–374; № 9. С. 672–697; № 10. С. 37–61; № 11. С. 399–431; № 12. С. 813–845; Корш Е.В. Восемь лет в Сибири // Исторический вестник. 1910. № 5. С. 423–449; № 6. С. 806–834; № 7. С. 27–57.

<sup>46</sup> Чукмалдин Н.М. Записки о моей жизни. М., 1902; Он же. Мои воспоминания. Тюмень, 1997.

<sup>47</sup> Циммерман Э. По великой Сибирской железной дороге. Путевые заметки // Вестник Европы. 1903. № 1. С. 107–137; № 2. С. 486–512.

<sup>48</sup> Там же. № 2. С. 108.

<sup>49</sup> Финш О., Брэм А. Путешествие в Западную Сибирь. М., 1882. С. 9.

Нансена<sup>50</sup>, в которой он дал обстоятельную оценку богатств Сибири и предсказал ей широкое промышленное развитие. Интересна она и так же отношением автора к России, Сибири, ее народам. В приложении кратко описаны все ранее совершенные путешествия по Карскому морю до окончания экспедиции в 1913 г. в Петрограде.

О состоянии дорог, путей сообщения в целом, можно узнать из книги писателя А.П. Чехова<sup>51</sup>, побывавший в Сибири проездом на Сахалин. Чехов пишет об отвратительном состоянии дорог. О Сибирском тракте отозвался как о «самой большой и, кажется, самой безобразной дороге в мире»<sup>52</sup>, «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. Усадеб по дороге не встречается, т.к. помещиков здесь нет; не увидите вы ни фабрик, ни мельниц, ни постоянных дворов... Единственное, что по пути напоминает о человеке, это телеграфные проволоки, завывающие под ветер, да верстовые столбы»<sup>53</sup>, из которых нетрудно сделать вывод, что Чехов мог проникнуться стойкой ненавистью к путям сообщения в Сибири.

Интересным трудом является очерки писателя Н.Д. Телешова<sup>54</sup>, который в 1894 г. по совету А.П. Чехова предпринял длительное путешествие в Сибирь. Автор знакомился с жизнью переселенцев, которые рассказывали и о том, какими путями, дорогами и каким способом они попали в Сибирь, знакомится с обывателями Западной Сибири. Не менее интересным является труд тобольского губернского агронома Н.Л. Скалозубова<sup>55</sup>.

---

<sup>50</sup> Нансен Ф. В страну будущего. Пг., 1915.

<sup>51</sup> Чехов А.П. Из Сибири // Чехов А.П. Собрание сочинений. Т. 14–15. 1889–1895. М., 1978. С. 5–38.

<sup>52</sup> Там же. С. 28.

<sup>53</sup> Там же. С. 13.

<sup>54</sup> Телешов Н.Д. За Урал. Из скитаний по Западной Сибири. Очерки. М., 1897.

<sup>55</sup> Скалозубов Н.М. Из поездок по Тобольской губернии в 1895 г. Тобольск, 1896.

Привлеченный в работе круг источников позволяет решить поставленные в исследовании задачи и изучить развитие путей сообщения в Тобольской губернии (вторая половина XIX – начало XX в.).

# ГЛАВА 1. СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СИСТЕМЫ

## 1.1. Почтовые и торговые дороги

Пути сообщения в Тобольской губернии являлись отражением ее истории, потому как именно с развитием транспортных коммуникаций происходило освоение региона, внедрение его в общероссийскую систему хозяйственных, торговых, общественно-политических и культурных отношений. Одновременно шел процесс заселения, освоения и эксплуатации природных ресурсов притрактовой зоны. Как отмечают Л.М. Дамешек и А.В. Ремнев – темпы и масштабы экономического развития в Тобольской губернии зависели от прочности связи ее с другими промышленными районами страны<sup>56</sup>. С этим нельзя не согласиться. Действительно, от быстроты доставки грузов и пропускной способности транспорта зависели темпы аграрной и промышленной колонизации, скорость и формы товарообмена, условия и объем капиталовложений.

Несмотря на тот факт, что появление русских и присоединение земель Тобольской губернии к Российской империи началось еще в конце XVI в., пути сообщения находились на крайне примитивном уровне развития на протяжении последующих XVII и XVIII столетий. Многие писатели, путешественники и чиновники писали о плохом состоянии сибирских дорог, употребляя такие выражения как «ужасные», «первобытные», «дрянные», «дикие», «скверная хлябь». Основными транспортными путями в тот период служили реки и переволоки из одного речного бассейна в другой. Сухопутные дороги были распространены незначительно и в основном служили для сообщения между недалеко располагающимися друг от друга населенными пунктами. Постепенно происходил перевод грузооборота

---

<sup>56</sup> Дамешек Л.М., Ремнев А.В. Сибирь в составе Российской империи. М., 2007. С. 251.

товаров с речных путей сообщения на сухопутные. Значение сухопутных путей сообщения в крае повышалось и в связи с тем, что вплоть до конца XIX в. большую роль играли ярмарки, требующие как ввоза, так и вывоза товаров.

В череде этих дорог особое место занимал Большой Сибирский тракт служивший главным путем сухопутного сообщения с XVII в. Он шел из Москвы через Муром, Арзамас, Козьмодемьянск, Казань, Осу, Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Тару, Каинск, Колывань, Томск, Енисейск, Иркутск, Верхнеудинск, Нерчинск до Кяхты. В начале XIX в. путь тракта изменился на более южный: от Тюмени он шел через Ялуторовск, Ишим, Омск, Томск, Ачинск и Красноярск до Иркутска и далее как ранее. Часть этого тракта, пролегающего через Тобольскую губернию, повергала путешественников в отчаянье. Они называли ее «безобразной, изрытой, черной полосой»<sup>57</sup>. «Я не видел в своей жизни худшей дороги»<sup>58</sup>, «самая... безобразная дорога во всем свете»<sup>59</sup>, – единодушны в оценке и американский журналист Дж. Кеннан в 1885 г., и А.П. Чехов – в 1890 г. Им не повезло: они проезжали в самое неудачное время – в распутицу. Между тем, в те же годы тот же самый участок пути других приводил в восхищение<sup>60</sup>. Так что тезис «в Сибири плохие дороги» в путевых записках XIX в. выглядит не столь однозначно: по Сибирскому тракту можно было проехать вполне сносно, исключая тракт под Тюменью во время распутицы. По Московскому тракту, особенно со второй половины XIX в. шла значительная часть грузов, способствуя развитию и Тобольской губернии. «Грузопоток усиливался с каждым годом и служил мощным потоком для развития в Сибири извозного промысла, которым занималось около 100 000 человек (...) Он давал не

---

<sup>57</sup> Заметки и воспоминания В.М. Флоринского. С. 110.

<sup>58</sup> Кеннан Дж. Сибирь. СПб., 1906. Т. 1. С. 175.

<sup>59</sup> Чехов А.П. Указ. соч. С. 26.

<sup>60</sup> Проезжий. Сибирский тракт (из путевых заметок) // Восточное обозрение. 1887. № 34. С. 13.

только заработок местным жителям, но все более отрывал крестьян от земли, вовлекая их в товарно-денежные отношения...»<sup>61</sup>. В устройстве тракта большую роль играло правительство, преследовавшее политические и экономические цели. Поэтому в начале 1780-х гг. тракт стал символом политического объединения окраины и метрополии<sup>62</sup>. Со второй половины XIX в. деятельность властей и народных масс в основном сводилась к работам по эксплуатации и улучшению использования имеющихся дорожных полотен на тракте, а не к проведению и устройству новых. В.М. Флоринский списывал дрянное состояние дорог в Тюменском участке на «сибирское неряшество»<sup>63</sup>.

По содержанию дороги делились на три класса: 1) государственные, или дороги главных сообщений, устраиваемые и находящиеся на содержании казны; 2) дороги больших сообщений, или обыкновенные губернские и уездные почтовые и торговые сообщения, устраиваемые и находящиеся на содержании земских повинностей, под ведомством и управлением местных Губернских строительных и дорожных комиссий и Уездных дорожных комиссий; 3) дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию<sup>64</sup>. В Уставе путей сообщения по своему значению Московско-Сибирский тракт среди дорог 2-го класса не числился. Отсюда следует, что он являлся дорогой 3-го класса, хотя находился на содержании земского сбора и содержался за счет натуральной повинности.

Ключевую роль в начале активного дорожного строительства на территории Тобольской губернии сыграло основание города Екатеринбург в 1722 г. Быстро заняв позиции крупного промышленного центра, Екатеринбург стал отправной точкой для развития дорожной системы на

---

<sup>61</sup> Катионов О.Н. Указ. соч. С. 96.

<sup>62</sup> Мамсик С. Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII–XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм. Новосибирск, 2001. С. 9.

<sup>63</sup> Заметки и воспоминания В.М. Флоринского. С. 111.

<sup>64</sup> Устав путей сообщения // СЗ РИ. Т. 12. Ч. 1. Ст. 10. С. 2.

окружающих его территориях. Первая дорога, связавшая Екатеринбург со вторым по значимости городом империи – Москвой прошла через город Кунгур. К нему в 1763 г. во время правления императрицы Екатерины II была проложена дорога из Тюмени, прошедшая через Екатеринбург. Тем самым было положено начало активному строительству сухопутных почтовых и торговых дорог в Сибири<sup>65</sup>.

В тот же период времени было начато строительство новой сухопутной дороги из города Тара. Целью данного строительства было сокращение продолжительности дороги, которая должна была обойти крупное болото, располагавшееся в Тарском уезде и на целых 150 верст сократить Омский тракт. Этот новый транспортный путь, следовавший через ряд небольших населенных пунктов, был направлен на соединение с Тобольско-Тарской почтовой дорогой. Стоит отметить, что эта дорога имела ряд преимуществ, но при этом не смогла избежать одного недостатка, а именно остановки во время разлива реки Ишим, который достигал протяженности в пять верст. Нельзя исключать, что именно этот факт послужил тому, что старая дорога не оставалась заброшенной, и по ней продолжалось движение<sup>66</sup>. Этот, казалось бы, не слишком важный факт повлиял на развитие такого города как Омск. Именно сохранение устойчивой связи с Тобольском позволило Омску сохранить свою значимость, а позже и вовсе стать главным городом Западной Сибири. Со временем, сибирский тракт претерпел еще большее сокращение, отрезав при этом города Тобольск и Тару, утративших свое огромное влияние на просторы Западносибирской равнины<sup>67</sup>.

Нужно отметить, что окончательный упадок некогда ключевой Большой Сибирский тракт претерпел в начале XX в., когда его место занял Великий Сибирский железнодорожный путь, связавший Европейскую часть

---

<sup>65</sup> Бойко В.П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения... С. 74.

<sup>66</sup> Там же. С. 79–80.

<sup>67</sup> Катионов О.Н. Указ. соч. С. 114.

Российской империи с самыми отдаленными ее регионами на Дальнем Востоке.

Несмотря на появление железной дороги, и вначале XX в. значимые позиции в торгово-экономических связях сыграли почтовые и торговые тракты, связавшие многие населенные пункты. Среди них особое значение играли тракты, связывавшие крупные торговые и промышленные города региона. Преимущественно эти сухопутные пути связывали такие города как Тобольск, Тюмень, Ирбит, Курган, Березов, Ишим, Сургут, Тура.

Первое место среди почтовых трактов губернии занимала дорога Тобольск – Тюмень. Она пролегла по территории двух одноименных округов: Тюменского и Тобольского. На своем протяжении Тобольско-Тюменский почтовый тракт в начале XX в. проходил через 9 станций, а весь путь по зимней дороге составлял 238 верст, т.е. около 254 километров. При этом стоит отметить, что в 1869 г. на этом тракте отмечалось наличие 45 селений, с учетом городов<sup>68</sup>.

Власти в течение XIX столетия пытались улучшать пути сообщения на участке между Тюменью и Омском. В 1850-е гг. специально организовались изыскания по улучшению дорог в Западной Сибири. Инженер-майор Лазарев обращал внимание на то, что «этот путь главный почтовый, и, частью коммерческий, не везде и не во всякое время удобный для преезда и потому преимуществу при прочих требует скорейшего улучшения»<sup>69</sup>.

Вторым по интенсивности почтового сообщения был Омско-Тарский тракт, пролежавший по территории Омской и Тобольской губернии и насчитывавший на своем пути 15 станций, а вся протяженность пути в 1913 г. была равна 289,5 верстам или примерно 309 километрам<sup>70</sup>.

---

<sup>68</sup> Тобольская губерния. Список населенных мест по сведениям 1868–1869 г. СПб., 1871. С. 142.

<sup>69</sup> Катионов О.Н. Указ. соч. С. 97.

<sup>70</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1913 г. Тобольск, 1913. С. 79.

Не менее значимым путем почтового сообщения между двумя губерниями был и тракт из Тобольска в Омск через Тюкалинск. Насчитывавший 25 станций и 264,5 версты почтовый путь был дорогой, соединявшей в середине XIX столетия Тобольск с Сибирским трактом. Тогда на территории, по которой походил тракт, насчитывалось 45 поселений.

Дорога Тюкалинск – Тюмень пролежала на территории нескольких уездов и проходила через 4 уездных города (Тюкалинск, Ишим, Ялуторовск, Тюмень), тем самым играя роль крупного коммуникационного пути, связывающего основные южные районы Тобольской губернии. Его протяженность составляла порядка 527 километров<sup>71</sup>.

Другой внутригубернский почтовый путь Тобольск – Тара, насчитывал 16 станций с общей протяженностью пути 578 верст, т.е. 616 километров. По своему расположению данный почтовый тракт был продолжением Тобольско-Омского тракта и отходил от него в районе села Голопуповского<sup>72</sup>.

Удивительно пустынным торговым трактом представлялся Тобольско-Ишимский путь, который, несмотря на существенную протяженность (порядка 415 километров) проходил помимо Тобольска и Ишима, только через одну станцию – Абатскую<sup>73</sup>.

Почтовый тракт Тюмень – Туринск, проходивший по территории Тобольской губернии, имел небольшую протяженность – 165 верст, пересекал 8 станций и пресекался в Туринске, тем самым играя весьма ограниченную роль в почтовом сообщении<sup>74</sup>.

Тракт из Ялуторовска в Курган соединял одноименные уезды, имел протяженность в 186,5 верст. После достижения Кургана дорога не

---

<sup>71</sup> Тобольская губерния. Список населенных мест по сведениям 1868–1869 г. СПб., 1871. С. 143.

<sup>72</sup> Там же.

<sup>73</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1913 г. С. 81.

<sup>74</sup> Там же. С. 82.

заканчивалась и была направлена далее – в соседнюю Акмолинскую область, где уходила до крепости Пресногорьковской. Этот участок почтового тракта именовался Курган – Пресногорьковской и имел протяженность в 133 версты, а общий путь от Ялуторовска до Пресногорьковской составлял порядка 340 километров.

Небольшой по протяженности почтовой дорогой была и Ишимо-Петропавловская – 160 верст, имевшая значительное влияние на сообщение между Тобольской губернией и Акмолинской областью.

Самым же коротким путем почтового сообщения была дорога из Петухово в Новорыбинскую, составлявшая всего 49 верст или 52 километра.

В этой связи нужно отметить и самый протяженный и насыщенный станциями путь, а именно дорогу из Тобольска в Березов, раскинувшуюся на 845 верст (901 километр). На ее пути располагались 40 станций, позволявших осуществлять смену лошадей в упряжках.

Последним из 13 почтовых трактов, существовавших в Тобольской губернии в начале XX в. являлся Самарово – Сургутский путь, соединявший центральные районы губернии и имевший длину в 268 километров<sup>75</sup>.

Помимо почтовых путей немалое значение имели и торговые дороги, игравшие ключевую роль до начала XX в. как в межгубернской торговле (проведение железной дороги резко ударило по торговым дорогам межгубернского значения), так и в товарообмене между ключевыми населенными пунктами внутри Тобольской губернии. Об оживленной торговле и значении торговых дорог свидетельствует тот факт, что в 1851 г. насчитывалась 81 ярмарка<sup>76</sup>, а уже к 1 января 1912 г. было зафиксировано 243 городских и сельских ярмарок и 223 сельских торжка, не считая городских еженедельных торжков-базаров, общий оборот которых составил 31115094

---

<sup>75</sup> Тобольская губерния. Список населенных мест по сведениям 1868–1869 г. СПб., 1871. С. 143–144.

<sup>76</sup> Гагемейстер Ю.А. Указ. соч. С. 575.

рублей<sup>77</sup>. Наиболее крупная из них – Васильевская ярмарка в Тюмени, следующей была Никольская в Ишиме.

К началу 1870-х гг. в губернии насчитывалось всего 14 торговых трактов, а к 1915 г. их число возросло до 41<sup>78</sup>. Этот факт свидетельствует о значительных темпах развития Тобольской губернии в целом, и путей сообщения в ней, в частности. При этом нужно отметить и то, что некоторые дороги, ранее игравшие ключевое значение, со времени теряли свои позиции и превращались в малоиспользуемые. Таким примером может служить торговая дорога из Туринска в Верхотурье – крупный город соседней Пермской губернии. Она имела «важное значение с 1597 г. по 1763 г. и была единственным путем из внутренней России в Сибирь»<sup>79</sup>. Позже в силу появления новых дорог, ее значение несколько уменьшилось, и в конце XIX в. она представляла собой малооборотную торговую дорогу, сохранявшую влияние из-за необходимости соединения Тобольской губернии с северными районами Пермской. Однако и в таком статусе она просуществовала недолго – в начале XX столетия она резко утратила свое значение торговой дороги и перестала играть большое значение для торгово-экономических отношений.

Для более подробного рассмотрения вопроса о состоянии торговых дорог на территории губернии, необходимо остановиться на краткой характеристике основных из них. Как уже отмечалось выше, в первые десятилетия второй половины XIX в. торговых дорог было немного и они были следующими: из Туринска в Верхотурье; из Туринска в Ирбит; из Туринска в Пелым; из Пелыма в Тобольск; из Тюмени в Курган; из Тобольска в Ялуторовск; из Кургана в Шадринск; из Кургана в Ишим; из Кургана в Петропавловск; из Ишима в Тобольск; из Тюкалинска в Каинск; из

---

<sup>77</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1913 г. С. 53.

<sup>78</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1915 г. Тобольск, 1915. С. 90.

<sup>79</sup> Тобольская губерния. Список населенных мест по сведениям 1868–1869 г. СПб., 1871. С. 147.

Тары в Тюкалинск; из Тары в Каинск, а также Сибирско-Шадринская дорога<sup>80</sup>. Все эти пути имели основополагающее торговое значение, т.к. их отсутствие или серьезная потребность в ремонте ставили в трудное положение многие крестьянские хозяйства, занимавшихся изготовлением сельскохозяйственной продукции, а также купцов, ведших торговлю на большие расстояния.

Даже после проведения Сибирской железной дороги торговые сухопутные дороги играли важное значение для тех городов и сельских местностей, которые находились в стороне железной дороги, т.к. они доставляли значительный заработок местному населению, занимающихся различными промыслами<sup>81</sup>.

К началу 1910-х гг. расширенная система торгового дорожного сообщения стала приобретать черты все большей разветвленности, на формирование которой воздействовали политико-экономические факторы, в особенности проведение железной дороги. По причине того, что железные дороги проходили только по малой части Тобольской губернии, тенденция к расширению сообщения между удаленными населенными пунктами привела к резкому росту численности дорог внутри отдаленных районов региона.

В Тобольской губернии перевозки традиционно осуществлялись посредством гужевого транспорта. Так же, как сообщал судебный следователь Сипович в Тобольское губернское управление «есть местности, в которые можно проникнуть только на так называемой «волокуше» (два дерева, соединенные перекладиной, к которым припрягается лошадь)»<sup>82</sup>. Еще одним примером такой местности, где какие-либо перевозки по и без того плохим дорогам «осуществлялись непрерывными опасными переездами – летом на утлой лодке в бури и ненастья, а зимою на узких нартах в стужи и

---

<sup>80</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1861 г. Тобольск, 1861. С. 67–68.

<sup>81</sup> Гурьев Н.А. Тобольская губерния // Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1900. № 4. С. 5.

<sup>82</sup> ГАТ. Ф. 329. Оп. 12. Д. 24. Л. 31.

бураны» являлся Березовский край, о котором в связи с посещением губернатора В.А. Арцимовича пишет Н.П. Матханова<sup>83</sup>. Перевозкой пассажиров и почты от станции к станции (на расстоянии 40–60 верст), где производилась смена лошадей, занимались вольные и государственные ямщики, отличавшиеся чрезвычайно быстрой по тем временам ездой. Извозный промысел был важной составляющей транспорта в Тобольской губернии. Он состоял из товарного извоза, пассажирского извоза, почтового извоза и вольной ямщины<sup>84</sup>. Так же широкое развитие получил городской извоз – как легкой, так и ломовой. Он состоял редко из экипажей, чаще из бричек, дрожек, линеек, долгуш и, конечно, обычных телег, как «более надежный и безопасный способ передвижения»<sup>85</sup> как по дорогам улиц, так и по трактам. Цены за перевозку серьезно варьировались, кроме почтовых<sup>86</sup>. Плата назначалась за перегон, поверстно или попудно. Так же цены зависели и от погодных условий, т.к. езда по слякоти и заснеженной дороге, например, стоила дороже, нежели чем по сухой или расчищенной дороге<sup>87</sup>.

Устройство дорог в Сибири происходило на фоне общегосударственных мероприятий по улучшению путей сообщения. 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. Дороги на каменистом грунте только выравнивали и подготавливали рвы для стока вод. На дорогах в гористой местности старались делать отлогие спуски. На дороги в болотистых местах обращалось особое внимание. Необходимо было осушать болота. Поскольку мосты на лежнях отличаются неустойчивостью, то старались строить их на

---

<sup>83</sup> Матханова Н.П. Тобольский губернатор В.А. Арцимович и его записки о севере губернии // Гуманитарные науки в Сибири. 2013. № 3. С. 13.

<sup>84</sup> Гурьев Н.А. Указ. соч. С. 6.

<sup>85</sup> Заметки и воспоминания В.М. Флоринского. С. 114.

<sup>86</sup> Календарь Тобольской губернии на 1890 г. Тобольск, 1889. С. 158–160; Шерстобитов А. Степной путь. От Кургана до Акмолов // Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1899. № 3. С. 46–47.

<sup>87</sup> Гурьев Н.А. Указ. соч.

сваях. На дорогах с солонцеватым грунтом необходимо было содержать устроенные к тому времени гати. Поскольку одним песочным покрытием шоссе запрещалось пользоваться, потому что «насыпка песку на поверхность шоссе есть мера вредная, ибо из опыта известно, что таковая насыпка не только способствовать не может щебенку, в особенности крупных, но даже препятствует оному и соделывает шоссе слабою и негладкою»<sup>88</sup>, поэтому для покрытия использовалась в основном речная галька в сочетании с глиной и песком. Мосты на реках Тобольской губернии, которые не были быстрыми, строили несложными по конструкции. Все новые мосты на сваях выполнялись только по чертежам от Главного управления путей сообщения, при этом один или два инженера должны были находиться на месте выполнения работ, наблюдать за производством до окончания работ, следить за употреблением отпущенных на строительство материалов <sup>89</sup> . Использовались и наплавные мосты <sup>90</sup> , которые так же строились по несложным конструкциям, подвергались недостаточному досмотру, т.е. нарушению Устава путей сообщения, в результате чего, случались частые несчастия<sup>91</sup>.

Те части мостов, которые необходимо было предохранять от загнивания, покрывали горячей смолой или окрашивали. Частыми были сообщения управляющих почтовой частью в Тобольской губернии о неисправном состоянии мостов на почтовых трактах губернии – «некоторые из них провалились, а некоторые из них разошлись по саям и не имеют перил» <sup>92</sup> , приводившие своей неисправностью к порой трагичным последствиям.

---

<sup>88</sup> ГАТ. Ф. 353. Оп. 2. Д. 1. Л. 11 об.

<sup>89</sup> Устав путей сообщения // СЗ РИ. Т. 12. Ч. 1. Ст. 74. С. 18.

<sup>90</sup> ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. 1105. Л. 3 об.

<sup>91</sup> Там же. Л. 13, 33 об., 52–52 об.

<sup>92</sup> Там же. Ф. 79. Оп. 2. Д. 57. Л. 19.

В Тобольской губернии мосты по почтовым трактам сдавали на содержание либо городов, либо жителей, проживавших у мест перевозов через реки. Гати и дороги предписывалось содержать жителям сел и деревень. В целом, состояние инженерных сооружений и перевозных средств современниками оценивалось как не вполне удовлетворительное.

Несмотря на плохое состояние сухопутной системы путей сообщения в губернии, стоит отметить и положительные черты развития дорог. По всей длине трактов создавалась инфраструктура в виде казенных почтовых станций, частных постоянных дворов и притрактных сел, население которых обеспечивало бесперебойное грузовое и пассажирское движение через всю Сибирь. Происходит дальнейшее экономическое развитие губернии. С расширением местного рынка, с развитием сибирского торгового капитала, 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 губернии, в частности экономику притрактной зоны. В.П. Бойко, отмечая роль транспорта и дорог в развитии Сибири, обратился к одной из сфер применения местных капиталов – сибирскому транспорту<sup>93</sup>. В нем наиболее ярко отражался процесс вовлечения крестьянских хозяйств в товарно-денежные отношения. По данным датских исследователей Сибири К. Гаге и Г. Тегнера в 1870-х гг. объемы перевозок на сухопутном транспорте составили около 2,5 млн. пуд. груза, в том числе 1 млн. пуд. в восточном направлении и 1,5 млн. в западном направлении<sup>94</sup>. По другим сведениям, проходило около 3 млн. пуд. груза<sup>95</sup>. К. Оланьон приводил другую цифру – до 4 млн. пуд. груза<sup>96</sup>. Несмотря на то,

---

<sup>93</sup> Бойко В.П. Томское купечество в конце XVIII–XIX вв.... С. 128.

<sup>94</sup> Гаге К., Тегнер Г. Об условиях торгового сношения Европы с Западной Сибирью // Записки Западно-Сибирского Императорского Русского географического общества. Кн. 4. Омск, 1882. С. 22.

<sup>95</sup> Экономическое состояние городских поселений Сибири. СПб., 1882. С. 164.

<sup>96</sup> Оланьон К. Указ. соч. С. 11.

что цифры приводятся разные, можно с уверенностью говорить, что, безусловно, с годами объемы перевозок сильно возрастали. Такой обширный грузооборот свидетельствует о довольно высоком развитии извозного промысла. С проведением железной дороги Екатеринбург – Тюмень гужевого транспорт довольно успешно конкурировал с ней. Например, провоз таких товаров как ткани, фабричные товары, одежда, по железной дороге стоил 75 коп. на расстояние 750 верст, а гужевого провоз стоил 50-60 коп.<sup>97</sup>, да и возчики доставляли грузы до адресата, в то время как железная дорога только до станции назначения, что вызывало большие неудобства и издержки. Поэтому, вплоть до начала XX в. обозы с товарами не теряли своего значения, а тянулись параллельно с железнодорожными путями.

Отмечая роль дорожных трактов пронизывавших Тобольскую губернию нужно отметить их особую роль в жизни простых крестьян, проживавших недалеко от дороги. Затраты сельского населения на устройство путей сообщения были колоссальными, но результаты незначительными по итогам из-за низкого уровня исполнения работ. Весь ремонт и поддержание дорог в надлежащем состоянии долгое время ложилось целиком на плечи крестьян, вынужденных нести натуральную дорожную повинность. Она возлагалась на все мужское трудоспособное крестьянское население и заключалась в обязанности каждого крестьянина один месяц в году провести на ремонте дорог в регионе. Нет никаких сомнений, что такое положение дела в значительной степени нарушало привычный жизненный цикл жителей и вызывало оправданное недовольство, обоснованное тем, что на ремонтные работы, тратились неопределимо важные для крестьян теплые дни, в течение которых шли сельскохозяйственные работы. Это неудобство давало повод крестьянам ставить под сомнение безусловную выгоду от дорог, проложенных в их местности. По

---

<sup>97</sup> Бойко В.П. Томское купечество в конце XVIII–XIX вв.... С. 132.

возможности, крестьяне каждый раз стремились либо избежать таких ремонтных работ, либо существенно сократить их объем.

Так, в 1863 г. в Тюменском округе крестьяне выразили земскому исправнику мысль о том, 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>98</sup>. Подобного рода рапорта были не редкостью и крестьяне многих поселений Тобольской губернии заявляли о том, что не могут вследствие высылки на дорожно-ремонтные работы завершить собственные сельскохозяйственные работы и тем самым обеспечить себя и свою семью необходимыми товарами для пропитания и продажи.

Неудачны были попытки местной администрации привлечь к ремонту дорог крестьян. Например, так писала томская газета «Сибирский вестник» об этом: «Работы по ремонту дорог крестьяне в Западной Сибири исполняли как повинность. Поэтому отремонтированные дороги опытный обыватель объезжал стороной, в почтительном расстоянии, т.к. на дороге высыпали крупный булыжник и щебень, топкие места выстилали толстыми бревнами и хворостом и т.д.»<sup>99</sup>.

В целом же, дорожная повинность крестьян разделялась на четыре этапа, различавшиеся временем проведения и объемом работ, которые должны были проводиться:

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

---

<sup>98</sup> Катионов О.Н. Указ. соч. С. 157.

<sup>99</sup> Сибирский вестник. 1885. № 30. С. 14.

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, ухабов и установка вех<sup>100</sup>. В случае снежных заносов выбоин и раскатов на дорогах или действительной невозможности исправить дорожное полотно «прокладывать и отводить в сторону рядом со старой, на новом месте, а выбитую загораживать до тех пор, пока выпадающий снег и метели не заровняют ухабов»<sup>101</sup>.

Плохо действовал и 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>102</sup>. Как отмечал журнал «Сибирские вопросы», «если о степени цивилизации страны обыкновенно судят по удобству и многочисленности ее путей сообщения, быстроте передвижения и количеству циркулирующих грузов, то Сибирь, своею отсталостью и медленным развитием своей культурной и экономической жизни всецело обязано русской бюрократии»<sup>103</sup>.

Нередки были случаи нападения на обозы с товарами, а также на проезжающих по трактам из-за частых неурожаев хлебов усиливавшиеся крайне дурным в некоторых местах состоянием дорог. В циркуляре окружным исправникам Тобольской губернии о пресечении грабежей и краж описывается случай покушения на Большом Сибирском тракте на

---

<sup>100</sup> Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири: 30-е гг. XVIII–90-е гг. XIX вв. Новосибирск, 2006. С. 158.

<sup>101</sup> ГАТюмО. Ф. 79. Оп. 2. Д. 57. Л. 8<sup>а</sup>.

<sup>102</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 44. Д. 38. Л. 211.

<sup>103</sup> Сибирские вопросы. 1906. № 2. С. 3.

следовавшую почту, произошедшее «в ночь с 16 на 17 декабря 1885 г. между станциями Богандинской Тюменского округа и Романовской Ялуторовского округа, из кустов, находящихся вблизи дороги был сделан неизвестно кем выстрел»<sup>104</sup>. И таких случаев было немало. В дознании, проводившемся товарищем прокурора Зубовским и Ялуторовским исправником в августе 1891 г., по поводу частого повторения преступлений на участке Сибирского тракта – между станциями Романовской и Богандинской отмечено «29 таких случаев, имевших место в конце 1890 г. и в первой половине 1891 г.»<sup>105</sup>. Нападали без разбору, и на бедных, и на богатых, и на докторов, и на переселенцев с семьями и даже на уполномоченного особого комитета под председательством наследника цесаревича действительного статского советника Чайковского, ехавшего «с жандармом на козлах в сопровождении Ялуторовского исправника и нескольких чиновников»<sup>106</sup>. Весьма о многих преступлениях проезжающие старались не заявлять, во избежание траты своего времени, да и ввиду безрезультатности таких заявлений.

Случались беспорядки на объездных проселочных между деревнями около города Тюмени дорогах «между деревнями Войновкой, Дербышевой, Плехановой, Парфеновой, Трифановой и Марилевой»<sup>107</sup>. Довольно часто нарушались статьи Устава путей сообщения. В предписании окружного исправника Кашегальскому инородному управлению указывается на нарушение статьи 570 «О езде с колокольчиками», где отмечается «нарушение вышеприведенного закона в особенности в городе, по улицам которого постоянно слышится звон колокольцов, не умолкаемый ни днем ни ночью; всякий, кто только захочет, тот и едет с колокольцами даже и одни ямщики с пустыми повозками и телегами возвращающиеся обратно, не

---

<sup>104</sup> ГАТюмО. Ф. 79. Оп. 2. Д. 57. Л. 8.

<sup>105</sup> ГАТ. Ф. 329. Оп. 1. Д. 8. Л. 27.

<sup>106</sup> Там же. Д. 11. Л. 24.

<sup>107</sup> ГАТюмО. Ф. 79. Оп. 2. Д. 57. Л. 8.

стесняются причинять безумным шумом колокольных беспокойство жителям»<sup>108</sup>.

Обобщая мысль о состоянии и развитии дорог в Тобольской губернии в рассматриваемый период можно сказать о том, что увеличение экономической предприимчивости и состоятельности населения во многом способствовало расширению транспортной системы. Нельзя отрицать и того факта, что многие дороги не отвечали требованиям комфортности и долговечности и не могли служить достойным аналогом железной дороги, но в имевшихся условиях почтовые и торговые тракты были жизненно важными путями сообщения отдельных поселений с крупными городами. Можно с уверенностью говорить о том, что, несмотря на недостаточную обеспеченность Сибири, и Тобольской губернии в частности, колесными дорогами, которые при этом были худшего качества и меньших масштабов, чем в Европейской России, по Сибирскому и другим трактам и дорогам наблюдалось оживленное движение, что, в свою очередь, способствовало развитию губернии.

## **1.2. Переселенческие дороги**

Особое место в развитии транспортных путей на территории Тобольской губернии сыграли и переселенцы из Европейской России. Их передвижение в районы Сибири преследовало своей целью освоение огромных и малозаселенных районов империи, расположенных за Уральскими горами.

Нет никаких сомнений, что переселенческое движение подразумевало и строительство дорог, которые позволили бы наладить торговый обмен между различными районами. Исходя из этой мысли, можно смело говорить о том, что дорожно-строительное переселенческое управление, созданное в

---

<sup>108</sup> Там же. Ф. 80. Оп. 1. Д. 11. Л. 17.

Тобольской губернии, представляло собой одну из важнейших сторон деятельности органов управления в регионе. Важность дорожного строительства была обусловлена большой его значимостью в успешном продвижении переселенцев, а также огромными финансовыми операциями, которые производились в соответствии с данной деятельностью.

Довольно часто, ввиду масштабности осваиваемых территорий, земельные участки, выделяемые переселенцам, располагались на значительном удалении от населенных пунктов, в десятках, а иногда и в сотнях верст от ближайшего старопоселенческого поселения. Правительство стремилось самым широким образом разъяснить крестьянам правила и порядок процедуры переселения. Издавались справочные книжки для ходоков и переселенцев<sup>109</sup>. В них описывались не только богатства Сибири, но и перечислялись ожидавшие их трудности: неудобства, возможные длительные задержки в пути, недостаточность дорог в местах водворения, многие участки расположены вдали от дорог<sup>110</sup>. О таких справочных книжечках, ежегодно издаваемых переселенческим управлением, писал в своем труде писатель-путешественник Э. Циммерман, называя их «дешевые брошюры для народа, под заглавием «Сибирское переселение»»<sup>111</sup>, рассылаемые в количестве 400000 экземпляров в земские управы и учреждения по крестьянским делам. При этом Э. Циммерман отмечает простое, но толковое изложение в книжках краткого описания Сибири, правил для переселения на казенные земли и вообще всего, что нужно знать каждому ходоку, посылаемого от крестьян одной местности. Так же путешественником отмечается и тот факт, что, несмотря на описываемые управлением народу полезные сведения, оно строго предостерегает их от

---

<sup>109</sup> «Великое переселение» и лесная неурядица // Сибирские вопросы. 1908. № 29–30. С. 36.

<sup>110</sup> ГАТ. Ф. 3. Оп. 1. Д. 275. Л. 1<sup>а</sup>.

<sup>111</sup> Циммерман Э. По великой Сибирской железной дороге. Путевые заметки. С. 113–114.

разных встречающихся препятствий и затруднений как в пути, так и в водворяемой местности<sup>112</sup>. Примером этого может служить просьба в письме Переселенческого управления крестьянским начальникам, чиновникам по крестьянским делам, чиновникам особых поручений Переселенческого управления, заведующим водворением и устройством переселенцев особо выделить в подаваемом списке на издание «Сибирское переселение» в 1902 г. «те участки, на заселение которых в будущем году нельзя рассчитывать за крайней их отдаленностью и затруднительностью сообщения с ними, а так же в виду безводности, или сильной заболоченности»<sup>113</sup>. Однако многих переселенцев это все же не останавливало и не пугало.

Безусловно, в администрации осознавали необходимость строительства дорог, связавших бы переселенческие поселения с крупными населенными пунктами, т.к. многие переселенцы не имели необходимых средств, инструментов для строительства жилища, его обустройства и, собственно говоря, пропитания. Именно цель построения эффективной системы торгового обмена ставилась во главе административных устремлений. Однако если земельные участки переселенцев располагались рядом или в самом населенном пункте, то это приводило к перенасыщенности, оживлению, непривычному шуму, гаму и, порой встречающееся «недружелюбие и неласковость к переселенцам»<sup>114</sup>. На вопрос проезжающего сторожу: «Неужели у вас всегда так бывает? (...)» – он отвечал: «раньше у нас тихо-смирно было. А это все с массового переселения пошло. Много разной голытьбы развелось нынче. Просто житья от нее нет!»<sup>115</sup>.

Говоря об осознанной необходимости скорейшего дорожного строительства, нужно учитывать реалии, характеризовавшие

---

<sup>112</sup> Там же. С. 114.

<sup>113</sup> ГАТ. Ф. 3. Оп. 1. Д. 275. Л. 4.

<sup>114</sup> Речи сибирских депутатов в Государственной думе // Сибирские вопросы. 1909. № 17. С. 43.

<sup>115</sup> Шерстобитов А. Указ. соч. С. 48.

административную систему России в целом, и в провинциальных районах, в частности. Идеи о благоустройстве осваиваемых территорий витали в основном в голове высших чиновников или, по крайней мере, общественных деятелей, сетовавших о «той жалкой участи, которая выпадает на первых порах на долю переселенца». Эта «доля» была действительно суровой и незавидной ввиду тех условий, в которых оказывался переселенец после прибытия на новое место обитания. Переезжавшие семьями, нередко с маленькими детьми, крестьяне-переселенцы были вынуждены отправляться в дальние путешествия, необходимые для добычи пропитания. Часто основной целью таких походов была покупка в ближайшем поселении хлеба. Осуществляемые пешком по бездорожью походы приносили существенный ущерб семейному хозяйству, т.к. на них тратилось слишком много времени, особенно ценных во время теплых месяцев.

Случалось единственным путем передвижения в подобных условиях служила так называемая «яча», представлявшая собой пешеходную тропу, протоптанную старожилками для личных целей: торговых, охотничьих и других. Минусом таких «дорог» являлось то, что перемещение по ним было возможно только пешком, в лучшем случае на вьючной лошади. Мостов на таких «ячах» не имелось, поэтому переход совершался через заторы, сделанные наносным лесом. Весной многие участки троп затапливались паводковыми водами и заставляли переселенцев, именовавшихся в среде старожилов самоходами, осуществлять переход через заторы, созданные нанесенным потоками воды лесом. Этот крайне неудобный транспортный путь в некоторых случаях представлялся завидной роскошью, ввиду того, что многие переселенцы оказывались в районах с полностью девственной природой, избежавшей человеческого влияния. В таких случаях движение с целью закупок в крупные поселения становилось возможным только за счет

природных и астрономических наблюдений, таких как местоположение Солнца, звезд и так далее<sup>116</sup>.

В статьях депутатов III Государственной думы, члена социал-демократической фракции А.А. Войлошникова и сибирского агронома Н.Л. Скалозубова дается уничтожающая критика методов освоения новых земель, обращалось внимание на дорожную проблему при переселении<sup>117</sup>.

Переселение крестьян в Тобольскую губернию дало решительный толчок к изменению сложившейся ситуации, т.к. будучи земледельцами и ремесленниками они активно начали осуществлять процесс освоения новых земель, превращая их в сельскохозяйственные угодья. Эти действия положили начало коренной перемене всей основы социально-экономических отношений, существовавших до их прихода в регионе. «Через переселенцев, – писал Н.М. Ядринцев, – промысел сам прокладывает себе в Сибирь дорогу»<sup>118</sup>. В губернии стали меняться цены на разного круга товары, возросло их производство в силу того, что появилось и соответствующее потребление продуктов, как весьма популярных, так и не славившихся до этого времени чрезвычайным спросом в силу ограниченного числа потребителей.

Исходя из всего вышесказанного, можно смело говорить о высокой значимости качественных дорог в деле организации переселенческой деятельности, а также в сфере улучшения инфраструктуры региона. Несмотря на осознание высшими руководящими должностями необходимости строительства системы дорожного сообщения было признано, что «дорожное строительство переселенческого управления идет не впереди переселенцев, а позади их»<sup>119</sup>. Такая обстановка резко тормозила

---

<sup>116</sup> «Самоходские» дороги // Сибирские вопросы. 1908. № 25. С. 8.

<sup>117</sup> Речи сибирских депутатов в Государственной думе. С. 42–48; № 18. С. 43–45; Скалозубов Н.Л. Как знакомят министров с положением переселенческого дела на местах // Сибирские вопросы. 1911. № 4. С. 44–46.

<sup>118</sup> Ядринцев Н.М. Указ. соч. С. 466.

<sup>119</sup> «Самоходские» дороги. С.9.

темпы осваивания Тобольской земли. Вполне осознанно высказывались мысли о том, что дороги в Тобольской губернии должны строиться перед прибытием переселенцев или, по крайней мере, их прокладка должна не отставать от этого процесса, тем самым не создавая совершенно ненужные трудности в первоначальном обустройстве новоприбывших<sup>120</sup>. Своевременное подведение дорог к местам новых переселенческих поселений могло предотвратить бессмысленные затраты со стороны переселенцев как материального, так и физического характера.

Не последнюю роль в данной проблематике сыграла управленческая деятельность и способ ее организации на огромных территориальных просторах Тобольской губернии. В связи с малой заселенностью региона чиновники, ведавшие вопросами социально-экономического развития в целом, и вопросами распространения системы дорожного сообщения в частности, находились на большом удалении от мест, в которых их указы должны были находить свою реализацию. Так называемые подрайонные чиновники занимались непосредственным водворением новоприбывших переселенцев на отведенные для их проживания места<sup>121</sup>. О таком неудобстве и удаленности чиновников от мест водворения переселенцев довольно часто писалось в журнале «Сибирские вопросы», например, писались такие заметки: «Голодному переселенцу часто приходится протащиться несколько сотен верст проселочной дорогой, чтоб добраться до своего уездного начальника и получить первое положенное от казны пособие»<sup>122</sup>. Крестьяне-переселенцы, сталкиваясь с многочисленными жизненными трудностями, вызванными недостатком необходимых для развития хозяйства средств нередко обращались к подрайонным чиновникам с целью получения ссуды

---

<sup>120</sup> Исаев А.А. Как относятся в Сибири к переселенцам // Русская мысль. 1891. № 1. С. 80–90; Введенский И. Землеустройство и колонизация // Вопросы колонизации. 1912. № 11. С. 78–102.

<sup>121</sup> ГАТО. Ф. 335. Оп. 1. Д. 51. Л. 2

<sup>122</sup> Печальник И. Переселенческий «рай» в Туринском уезде // Сибирские вопросы. 1908. № 43–44. С. 17.

или удовлетворения просьб и жалоб иного характера. Однако неоднократно в циркулярах Тобольского губернатора крестьянским начальникам и заведующими крестьянскими участками Тобольский губернатор отмечал, что указанные выше лица медлительны в направлении дел по ходатайствам переселенцев о выдаче ссуд и безвозвратных пособий на общепользные надобности и на представление означенных дел в недостаточно подготовленном виде. И, несмотря на то, что были написаны специальные инструкции, выработанные Тобольским переселенческим районом, и разосланы распоряжения, где уже было предложено этим лицам точно руководствоваться упомянутой инструкцией, выше перечисленные лица все же продолжали не соблюдать всех требований.<sup>123</sup> Однако, нельзя говорить только о неосмотрительном поведении чиновников, сами переселенцы зачастую безучастно относились к тем мероприятиям, какие они в порядке опеки получают от казны. Здесь важным фактом является показание г. Бабецкого, переселенческого агента Харьковского уезда, командированного в 1909 г. в Сибирь для сопровождения ходаческих партий, где он сообщает, что «при устройстве дороги через тайгу Переселенческим управлением, переселенцы отказываются отпускать бесплатно лес, хотя этот лес тут же бесполезно гниет; Переселенческое управление устраивает паром через реку – переселенцы отказываются поставить своего сторожа»<sup>124</sup>. Это говорит о том, что переселенцы в большинстве случаев желали получить полностью казенное «пособие».

Естественный процесс взаимодействия чиновников и населения резко осложнялся все той же проблемой отсутствия должного количества дорог, по которым крестьяне могли бы в довольно короткие сроки удовлетворить свои потребности. Поход по бездорожью до ближайшего чиновника, ведающего вопросами переселенческого движения, занимал не один день, что во время

---

<sup>123</sup> ГАТюмО. Ф. 8. Оп. 1. Д. 13. Л. 8.

<sup>124</sup> Скалозубов Н.Л. Мысли и наблюдения // Сибирские вопросы. 1910. № 16. С. 22.

летних сельскохозяйственных работ представлялось не позволительной роскошью, угрожавшей утратой значительной части урожая.

В вопросе деятельности чиновников в рамках работы по налаживанию переселенческого процесса крестьян в Сибирь интересным представляется и вопрос финансового обеспечения дорожного строительства. Несмотря на осознанность значимости дорожного строительства, правительственные органы Российской империи выделяли на его осуществление суммы чрезмерно малые, несопоставимые реальным требованиям складывавшейся в Тобольской губернии ситуации. Недостаток объемов финансирования резко сказался на успешности обустройства десятков тысяч крестьянских семей, бросивших свои дома в Европейской части страны и переехавших с надеждами о новой жизни в Сибирь.

Во многих случаях первые месяцы жизни на новых землях оказывались для крестьян чрезмерно тяжелыми, не дающими серьезной и обоснованной надежды на дальнейшее улучшение окружающей обстановки. Практически отрезанные от окружающего мира новоприбывшие крестьянские семьи оказывались на грани отчаяния и пробуждали в себе мысли о том, что их прошлое место обитания, несмотря на все недостатки, являлось гораздо более приглядным для жизни, нежели их участок в так называемом урмане. Из-за этой негативной окружающей обстановки и отсутствия дорог некоторые крестьяне решались вернуться в районы их старого проживания. Так, например, Э. Циммерман пишет, что по состоянию на 1900 г. «только 8659 человек заявили, что они, наметив подходящие участки, намерены вернуться в Сибирь с обществом, снарядившим их в путь, а 43343 человека, осмотревшись, пришли к убеждению, что на родине лучше – и вовсе не намерены переселяться. Итак, из ходяков 71 % не могли приискать надлежащих участков для своих обществ»<sup>125</sup>. В этой связи нужно более

---

<sup>125</sup> Циммерман Э. По великой Сибирской железной дороге. Путевые заметки. С. 114.

подробно остановиться на проблемах дорожного строительства в Тобольской губернии в начале XX в.

Началом проведения политики массовых переселений следует считать 1906 г., когда было издано несколько правовых актов, существенно изменивших характер переселенческой политики<sup>126</sup>.

Строительство качественных дорожных путей сообщения на территории Тобольской губернии во многом было осложнено той ситуацией, которая сложилась все в той же системе управления и особенно в сфере осуществления контроля за надлежащим исполнением издаваемых правительственными органами указаний и поручений. Именно практически полное отсутствие необходимого фактического контроля над реальным воплощением дорожно-строительных работ в жизнь вело к нарушению, как правильного расходования средств, так и должного качества новопостроенных дорог.

Наиболее явственным недостатком в организации надзорной деятельности был тот факт, что проверке подвергались не реальные дорожные объекты и их качество, а лишь бумаги, носящие отчетный характер, т.е. ведомости, таблицы, счета и расписки. Очевидным нарушением процесса ввода в эксплуатацию можно считать отказ от проведения процедуры принятия нового участка дороги с участием представителей из числа жителей населенного пункта, к которому подводили дорогу. При этом не менее странным и ошибочным выглядит отказ от составления соответствующего акта о принятии дороги, что подчеркивает малую ответственность чиновников, занимавшихся организацией дорожно-строительных работ. Дороги нередко принимали не чиновники, а один из техников, занимавшихся строительством. По такой же схеме происходил прием необходимых строительных материалов или же чины переселенческой организации не всегда в точности соблюдали условия льготного тарифа

---

<sup>126</sup> ПСЗ РИ. Собр. 3-е. Т. 26. № 27831.

№ 79–1915 на перевоз грузов переселенческой организации. И действительно, в письме Министерства финансов окладных сборов Тобольской казенной палате утверждалось о том, что «замечены случаи отправки по означенному тарифу грузов, не принадлежащих переселенческой организации»<sup>127</sup>, что явственно говорит о наличии в среде дорожно-строительного управления многочисленных злоупотреблений и нарушений, сводящихся к нецелевому расходованию выделенных государством средств.

Подобный подход к строительству дорог был, вероятно, объясним коррупционной составляющей. Эта мысль базируется на том факте, что извилистые дороги требовали значительно большего финансирования, связанного с выкорчевыванием пней и обустройством придорожных канав. При этом даже направление дороги не всегда представлялось в полной мере рациональным и оправданным. Отталкиваясь от данного рода мыслей можно говорить о том, что на техническое несовершенство дорог, строившихся на территории Тобольской губернии, влияли либо коррупционные действия местных чиновников и техников, либо неграмотность рабочего персонала.

Вследствие вышеуказанных причин достаточно большое число дорог, строившихся на волне переселенческого движения, оказалось неудовлетворительного качества и не могло удовлетворить насущные потребности местного населения в долгосрочной перспективе.

Сам процесс строительства дороги представлялся в меру сложным мероприятием, требовавшим проведение изыскательных работ, предшествовавших прокладке дорожного полотна. Их осуществление было возложено на дорожно-строительное отделение переселенческого управления. По общим правилам, подобного рода изыскания осуществлялись специализированными партиями, включавшими в свой состав двух техников. Правильность и профессионализм в проведении дорожных изысканий

---

<sup>127</sup> ГАТюмО. Ф. 8. Оп. 1. Д. 13. Л. 14.

нередко ложились в основе успешности или безуспешности строительства дорог, т.к. все планы составлялись в соответствии с данными, полученными при осуществлении изысканий.

В таких отдаленных регионах как Тобольская губерния контроль за деятельностью всего управления в целом и изыскательных партий в частности был достаточно слабым, а потому на роль техников-изыскателей нередко назначались люди с весьма сомнительной профессиональной компетентностью<sup>128</sup>. Так же имеется такой пример: «один из видных членов топографической партии переселенческого управления – бывший околоточный надзиратель»<sup>129</sup>, что еще раз подчеркивает неответственный подход к назначению лиц изыскательной деятельности. Этот недочет являлся не малозначимым фактором, повлиявшим на неудовлетворительное состояние сухопутных путей сообщения в Тобольской губернии в начале XX столетия.

В целом, вся деятельность переселенческого управления представлялась сумбурной и неудовлетворительной, потому как на ответственные должности, требовавшие широкие специализированные познания назначались люди мало или совсем не сведущие. Такое положение дел приводило с одной стороны к возникновению комичных ситуаций, а с другой вело к образованию трудноразрешимых ситуаций, осложнявших деятельность всего управления.

По обозначенным причинам изыскательные экспедиции часто совершались неудовлетворительно и вызывали резкое недовольство техников-строителей вынужденных проводить дополнительные изыскания, способствовавшие избеганию дополнительных работ и строительства дорогостоящих дорожных сооружений.

---

<sup>128</sup> Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. СПб., 1900. С. 67–68.

<sup>129</sup> «Самоходские» дороги. С. 10.

Проблемы, характеризовавшие изыскательную деятельность, были свойственны и самому строительному процессу, т.к. техники в своей массе также не были представителями равного уровня профессиональных знаний и не могли осуществлять дорожно-строительные действия в соответствии с необходимыми требованиями. Такая ситуация объяснялась тем, что состав отрядов техников-строителей набирался из двух источников. Первым из них служил Петербург, а вторым Тобольское управление, приглашавшее на работу техников совершенно различного профессионального уровня, с одной лишь целью заполнения необходимой отчетности<sup>130</sup>. Многие из них не обладали даже начальными знаниями в сфере дорожного строительства и тем более не обладали специальным образованием в данной сфере. Современники, отмечали, что «среди техников есть и такие, что не умеют читать чертежа»<sup>131</sup>.

Безусловно, слабая теоретико-практическая подготовка технического персонала во многом отрицательно воздействовала на все дорожное строительство, впоследствии приводившая либо к быстрому ухудшению качества дороги, либо к полной бесцельности проведенных дорожных работ.

За первые годы существования дорожно-строительного отдела переселенческого управления удалось сформировать понятие о наиболее эффективных и рациональных дорожных сооружениях, применение которых было возможно на строительстве дорог в Тобольской губернии.

Однако вышеописанные достижения техников-строителей не сразу оказали благоприятное воздействие на дорожное строительство, потому как некоторые из них продолжали проектировать и строить непригодные для данной местности дорожные сооружения. Одним из таких сооружений являлась мостовая пластинная «пастила»<sup>132</sup> на болоте, которая в силу

---

<sup>130</sup> Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. СПб., 1900. С. 69.

<sup>131</sup> «Самоходские» дороги. С. 12.

<sup>132</sup> ГАТюМО. Ф. 159. Оп. 1. Д. 1. Л. 3.

лесистой местности не могла найти достойного применения на значительной территории Тобольской губернии.

Другой немаловажной проблемой, отягощавшей как дорожных строителей, так и власти Тобольской губернии и все ее население, являлось то, «что с весны и до осени по урману гуляет красный петух»<sup>133</sup>. Пожары наносили существенный ущерб, как лесному фонду губернии, так и поселениям, мешали осуществлению дорожно-строительных работ, потому как во время пожаров погибали и множество деревянных дорожных сооружений. Борьба с пожарами проводилась в меру возможностей, но не могла существенно изменить ситуацию, причинами которой нередко являлись люди, населявшие губернию, в том числе переселенцы, не соблюдавшие правила пожарной безопасности при нахождении в лесах. Нередко пожары устраивались намеренно, т.к. таким способом некоторые переселенцы пытались расчистить близлежащие земли, полностью покрытые густым, сибирским лесом.

Первое место в списке особо страдающих от лесных пожаров дорожных построек занимали мостовые надстройки<sup>134</sup>. Число сгоревших таким образом открытых мостовых построек было весьма значительным и тем самым финансовые потери дорожно-строительного управления исчислялись тысячами рублей.

Уничтожение деревянных мостовых построек было обусловлено не только пожарами, но и скорым изнашиванием, а также гниением. Постоянная потребность в их ремонте наносила достаточно ощутимый ущерб финансовым ресурсам, выделяемым на поддержание дорожной системы. Однако долгое время, несмотря на заметную финансовую нерентабельность подобных сооружений, они находили активное применение на дорогах Тобольской губернии. Подобная «привязанность» к быстропортящимся

---

<sup>133</sup> «Самоходские» дороги. С.12.

<sup>134</sup> Бойко В.П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения... С. 48.

сооружениям была обусловлена вполне естественными причинами, а именно дешевизной или совершенной бесплатностью лесных ресурсов, требовавших для их строительства<sup>135</sup>.

Выгодные с точки зрения финансовых затрат деревянные мостовые настилы представлялись заметно более выгодными, нежели насыпи и гати с засыпкой землей. При выборе в сторону первого вида сооружений во главе угла ставилась экономия, но не учитывалась долговечность. Такой выбор, осуществленный чиновниками, приводил к тому, что дорожные постройки через несколько лет после сооружения требовали капитального ремонта и соответствующих финансовых затрат.

Общая характеристика переселенческих, или называемых самоходных дорог в начале XX в. представляла собой юмористическо-сатирическую картину, т.к. все вышеуказанные факты и явления свидетельствовали о крайне низком уровне их обустройства. Во многих случаях на таких дорогах местные жители и путешественники становились участниками неблагоприятных ситуаций, таких как поломка осей или колес повозок. Нередко некачественно проложенные дорожные полотна оказывались непроходимыми для конного транспорта, т.к. животные буквально вязли в размокавшем от дождей грунте.

Довольно странным явлением, характеризовавшим строительство переселенческих дорог было совмещение одним лицом двух функций: контроля над дорожно-строительными работами и распоряжение финансами, отведенными на данное мероприятие. Тем самым в лице дорожного техника-строителя оказывалась значительная свобода действий, как в непосредственной своей функции, так и в финансово-материальном обеспечении процесса. Исходя из этих фактов, можно говорить о том, что несоблюдение полномочий техниками в полном соответствии с правилами приводило к ощутимым отрицательным последствиям,

---

<sup>135</sup> ГАТюмО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 355. Л. 115.

характеризовавшимися все теми же потерей финансов и снижением качества построенных дорог.

В целом, переселенческие дороги на территории Тобольской губернии строились с целью удовлетворения нужд местного населения. По некоторым задумкам предполагалось, что введение земств в сибирских губерниях и в Тобольске в частности позволило бы перевести под их контроль и дорожное строительство. Все эти благие задумки наталкивались на чрезмерные недостатки в организации, как самих дорожно-строительных работ, так и управленческих структур, ведавших этими работами. Большая часть дорог, построенных под контролем переселенческого управления, не представляли собой качественный продукт, способный приносить безусловную пользу на протяжении долгих лет. Вместо этого дороги были наполнены недоделками, являвшихся результатом неправильной организации работ.

При строительстве переселенческих дорог часто не учитывались особенности местности. В урманах, занимавших значительную часть территории Тобольской губернии, совершенно явственно проявлялась необходимость работ по просушиванию просек, отведенных под дороги. Соблюдение правильной ширины этих просек и проведение необходимых работ по оканавливанию дорог и размещению отводных канав могло дать гарантию долговечности новопостроенных дорог. На практике, техники в целях экономии сил и средств избегали этих ключевых процедур, тем самым нанося существенный ущерб долговечности дорожного полотна.

Переселенческие дороги играли одну из важнейших ролей в повышении значимости Тобольской губернии в торгово-экономической жизни Российской империи. Именно за счет дорог, связывающих города, поселения старожилов с селениями переселенцев предполагалось расширение торгового ассортимента, поставляемого из Тобольской губернии в остальную Россию и, прежде всего, в Европейскую часть. Ранее, до начала столь активного освоения сибирских просторов, основу перечня

экспортируемых товаров Тобольской губернии составляли предметы охоты и рыбной ловли. Переселенцы же сделали шаг в сторону расширения роли сельского хозяйства и производства масла и хлебов. Уже к началу 1910-х гг. объемы масла, экспортируемого из Тобольской губернии стали занимать значимые позиции в общероссийской торговле, стремительно набравшей обороты. Дороги же стали одним из главных факторов, повлиявших на эти перемены.

## ГЛАВА 2. ВОДНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ

### 2.1. Речное судоходство

Как уже отмечалось, с самого начала освоения русскими сибирских территорий в качестве одного из основных транспортных путей использовались реки, протекавшие через огромную территорию и позволявшие обеспечивать связь и торговый обмен между поселениями, по большей части располагавшимися на их берегах.

В перечне рек, игравших роль судоходных путей сообщения, следует выделить главную водную артерию – река Обь, охватывающая своими притоками и притоками, впадающих в нее рек, все уезды губернии и впитывающая в себя воды из других губерний. Вся длина течения Оби в пределах Тобольской губернии составляет 2000 верст. Наиболее населенную и производительную южную часть губернии орошает своими притоками р. Иртыш, имеющая протяженность по губернии более 1000 верст. Захватывая своим течением и притоками Тюкалинский, Тарский и Тобольский уезды, на границе последнего с Березовским уездом сливалась с Обью. Левый приток Иртыша Ишим протекала по двум уездам – Ишимскому и Тарскому. Другим главным притоком Иртыша является река Тобол, протекавший через Курганский, Ялуторовский, Тюменский и Тобольский уезды в 723 версты. Заслуживают внимания и такие притоки Тобола как Тура, Исеть и Тавда<sup>136</sup>.

До пароходов в Западной Сибири, появление которых относилось к середине XIX в., перевоз товарных грузов и пассажиров по сибирским рекам производился на двух типах судов – верховые (палубные) и низовые (открытые)<sup>137</sup>. Обычно использовали палубные суда, называемые дощаниками. Строились они из отесанных брусьев и толстых плах с прямой

---

<sup>136</sup> Сибирский торгово-промышленный календарь на 1911 г. СПб., [1911]. С. 99–100.

<sup>137</sup> Гагемейстер Ю.А. Указ. соч. С. 653.

кормой и острым носом, имеющие палубу и мачту для паруса посередине. Так же они имели рулевое колесо и до десяти весел. Большая часть товаров различной ценности перевозилась на дощаниках, т.к. они были более совершенны и безопасны для того времени суда. Другим довольно распространенным типом речных судов были барки, суда открытые, отличающиеся от дощаников дешевизной. Так же строительство барок не требовало высокой квалификации от строителей да и строгой специализации также не требовалось.

По словам Э.Г. Истоминой, барки и дощаники были схожей конструкции, плоскодонными и бескильными, остроносые, что повышало их обтекаемость, передвигались с помощью весел и паруса, но дощаники были «несколько уже, меньше поднимали груза и менее прочной постройки»<sup>138</sup>. В «Статистическом обозрении Сибири», наоборот, говорится о том, что барки поднимали столько же грузов, как дощаники<sup>139</sup>. В.П. Бойко же пишет, что большая часть товаров различной ценности перевозилась на дощаниках, т.к. они были более совершенны и безопасны для того времени суда. Так же имели преимущество – они могли двигаться против течения с помощью паруса и весел, обладали «лучшими мореходными качествами»<sup>140</sup>. Более убедительной для нас представляется точка зрения В.П. Бойко, т.к. он приводит факты, а именно скрупулезно изученные контракты купцов, в которых чаще всего упоминались дощаники, как надежные суда, нежели барки.

Следующим типом открытых судов являлись павозки, или просмоленные лодки – барки меньшего размера, соответственно и с меньшей грузоподъемностью, при этом имеющие палубу и каюту. В основном такие

---

<sup>138</sup> Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период. М., 1991. С. 35.

<sup>139</sup> Гагемейстер Ю.А. Указ. соч. С. 653.

<sup>140</sup> Бойко В.П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения... С. 151.

суда предназначались для перевозок пассажиров. Против течения павозки шли на веслах или же тянулись на бечеве, что требовало от ее работников большой физической силы и выносливости.

Несмотря на отдаленность от экономических, политических и научных центров России в Tobольской губернии появление новинки среди водных судов – пароходов пришлось уже на 1844 г. Это выглядит особо примечательным, если учитывать, что даже Черноморский флот Российской империи в 1853 г. в большей степени состоял из парусных судов. Эта ситуация явственно свидетельствует о том, что уже к середине XIX в. правящие круги осознавали огромную значимость малоосвоенной сибирской земли, способной снабжать остальную страну многочисленными объектами сельскохозяйственного производства и сырьем, т.е. лесом, пушниной, рыбой, мясом, полезными ископаемыми. Возможно, по словам С.Г. Филья, это связано с тем, что «к началу 1840-х гг. истек срок привилегии шотландца Карла Берда на постройку и эксплуатацию пароходов в России»<sup>141</sup>. Российские власти уделили внимание такому важному вопросу как пароходостроительство. Заинтересованность выражала и сибирская администрация.

Основателем пароходства в Tobольской губернии принято считать коммерческого советника Никиту Федоровича Мясникова. Он, в обозначенном выше году, в Тюмени приобрел пароход «Основа», мощность которого исчислялась 20 л.с. На одной лишь покупке парового судна Н.Ф. Мясников не остановился и, сознавая всю экономическую прибыльность от эксплуатации судна, он получил «десятилетнюю привилегию на плавание по рекам Западной Сибири»<sup>142</sup>. Однако в литературе вопрос о точной дате зарождения и основателе Западно-Сибирского пароходства остается запутанным и противоречивым. Такие исследователи

---

<sup>141</sup> Филья С.Г. Польские страницы тюменского краеведения. Тюмень, 2005. С. 4.

<sup>142</sup> Гурьев Н.А. Указ. соч. С. 2.

как Б.Д. Головин, П.И. Рощевский, А.К. Омельчук, считают, что родоначальником пароходства является тюменский купец II гильдии Наум Тюфин<sup>143</sup>. Другие же, такие как И.В. Щеглов, К.М. Голодников, называют основателем ростовского купца Н. Ф. Мясникова<sup>144</sup>. С.Г. Филь же, занимаясь изучением польских страниц тюменского краеведения, приходит к выводу, что владельцем парохода «Основа», а так же и лицом, спустившим на воду в 1844 г., хотя и построенный Мясниковым, был Альфонс Фомич Поклевский-Козелл<sup>145</sup>.

Однако по некоторым причинам Мясников отказался от самостоятельной предпринимательской деятельности и продал «Основу» знаменитому предпринимателю и промышленнику Поклевскому-Козелл. Вскоре к нему присоединился и другой участник – купец Швецов, имевший в своей собственности пароход «Взор», мощностью всего в 30 л.с. Так была образована компания «Пароходство А.Ф. Поклевского-Козелл и К<sup>о</sup>»<sup>146</sup>. Ввиду слабости двигателя «Взор» оставался практически без применения, а «Основа» была задействована только на одном маршруте, проходившем от Тюмени до Томска. Однако стоит отметить, что и это предприятие оказалось нерентабельным, потому как малая скорость судна позволяла ему совершать лишь один рейс в течение лета. Такого рода неудачи привели к распаду компании в 1853 г.

Осмыслив причины неудач первой пароходной компании, в Тобольской губернии было создано новое предприятие, в основе которого встали четверо купцов, на совместные деньги, купившие бельгийский

---

<sup>143</sup> Головин Б.Д. История парового судоходства в Обь-Иртышском бассейне. Омск, 1947. С. 4–5; Рощевский П.И. Ворота в Сибирь // Тюмень. Путеводитель-справочник. Свердловск, 1974. С. 11; Омельчук А.К. Ее величество Обь: по сибирской реке в пространстве и во времени. Свердловск, 1991. С. 58–59.

<sup>144</sup> Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири. 1032–1882 гг. / Сост. И.В. Щеглов. Иркутск, 1883. С. 324–325; Голодников К.М. Город Тобольск и его окрестности. Тобольск, 1887. С. 91.

<sup>145</sup> Филь С.Г. Указ. соч. С. 7.

<sup>146</sup> Титов Г.А. Возникновение пароходства в Обь-Иртышском бассейне. Новосибирск, 1990. С. 14.

пароход, получивший название «Ермак». Об этом событии в газете «Тобольские губернские ведомости» писалось так: «Увеличение перевозимого пароходами груза было поводом учреждения в 1853 г. компании пароходства (Компания состояла из сибирских купцов: Марьина, Кондинского, Хамина и Тецкого), которая завела 3-й буксирный пароход в 100 л.с., в железном судне, выписанный из Бельгии от «Коккереля и К<sup>о</sup>», собранный в Тюмени в 1854 г., заграничным механиком»<sup>147</sup>. Особенностью «Ермака», отличавшей его от предыдущих пароходов, была большая мощность – 100 л.с. Повышенная мощность судна позволила ему совершать успешные рейсы до Томска, а иногда и до Барнаула. Однако и этот образец новшества техники не смог оказать долговечной пользы, т.к. спустя год, после ввода в эксплуатацию, т.е. в 1855 г. «Ермак» затонул из-за того, что по вине помощника капитана его борт был пробит якорем.

После трехлетнего затишья, в 1858 г. к владельцам пароходной компании присоединился Поклевский-Козелл, привнесший в компанию и первый тюменский пароход «Основа». Кроме этого, промышленник построил и новый пароход «Иртыш», обладавший мощностью в 80 л.с. Компания купцов Горского, Шипкина, Плотникова, Хамина и предпринимателя Поклевского-Козелла получила многоговорящее название «Польза», вскоре сменившееся на «Опыт». Позднее компания перешла в руки одного человека – купца Хамина.

С 1859 г. в развитии пароходостроения в Тобольской губернии был сделан существенный шаг вперед, т.к. появилась новая компания «Дружба», позволившая расширить возможности транспортного движения по крупным рекам губернии.

До 1860 г. движение пароходов по реке Оби было в значительной степени узконаправленным, потому как плавание осуществлялось только от

---

<sup>147</sup> О сибирском пароходстве Тюменско-Томской водяной системы // Тобольские губернские ведомости. 1857. № 11. С. 68.

места слияния Оби и Иртыша и продолжалось до Томской губернии. За время навигации пароходы совершали 8 рейсов Тюмень – Томск и Томск – Тюмень. В среднем период рейсирования пароходов продолжался 5 месяцев и 20 дней без остановок<sup>148</sup>.

В последующие годы помимо Оби начали осваиваться для пароходного судоходства и другие реки Тобольской губернии. Так, в 1861–1863 гг. купцом Шишкиным, имевшим в своем распоряжении небольшой пароход «Тайга» всего с 25 л.с., были совершены коммерческие плавания от Березова по рекам Сосьве, Сочве и Манье. В 1861 г. началось освоение и реки Иртыш, имевшее своей целью вначале лишь снабжение Тюмени и Тобольска солью, а позже при активном участии все того же Поклевского-Козелла пароход достигал Семипалатинска.

С развитием Тюмени как торгово-промышленного центра стало происходить и наделение ее функциями, ранее принадлежавшими другим городам, преимущественно Екатеринбург, в котором существовал механический завод. Еще в 1863 г. английский предприниматель Гуллет основал под Тюменью механическую мастерскую по сборке пароходов, в которой строились деревянные корпуса судов и собирались части паровых машин, доставлявшиеся из центральных районов страны и из-за границы. На следующий год нижегородский пароходчик Колчин и купец Игнатов близ пригородной деревни Мыс zaloжили механосборочный и судостроительный завод. В 1868 г. в Тюмени появилось еще одно судостроительное предприятие – завод, принадлежащий англичанам – отцу и сыну Вардропперам<sup>149</sup>. В начале 1870-х гг. вступила в строй судовой верфь тобольского купца и рыбопромышленника М.Д. Плотникова. До конца века в

---

<sup>148</sup> Высоцкий К. и Чукмалдин Н. Записка о плавании пароходов и о направлении предполагаемой железной дороги (Предназначалась для отсылки в Пермский железнодорожный комитет от лица тюменского общества по инициативе тюменского городского головы Филимона Степановича Колмогорова) // Лукич. 2001. № 4. С. 57–58.

<sup>149</sup> ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 519. Л. 9.

Тюмени располагалось 8 судоремонтных и судостроительных заводов и верфей. Так, к концу столетия Тюмень превратилась в один из центров судостроения и судосборки. Однако, писали о плохом состоянии пароходов, обслуживанию и условиях проезда на них. Например, Телешов, писал о том, что «правильного пароходства в Тюмени не существует и пассажиров отправляют без расписания, когда вздумается»<sup>150</sup>. В журнале «Дорожник по Сибири и Азиатской России» довольно часто писались заметки о путешествиях на пароходах, где давались оценки неудовлетворительному отношению к пассажирам, описывались пароходные безобразия. Путешествовавший на рубеже XIX–XX вв. по сибирским рекам М. Квитка, отметил, что пассажир для пароходных заправил был не более, чем «платящей пешкой»<sup>151</sup>. Для обеспечения благоприятного судоходства статьями Устава путей сообщения предписывалось содержать в исправном состоянии бечевники<sup>152</sup>. Однако, эти статьи часто не соблюдались. В «Известиях Томского округа путей сообщения» сообщалось следующее: «непосредственные наблюдения высших чинов Министерства путей сообщения при их разъездах по водным путям и постоянное возрастание в Округах путей сообщения карчеподъемных работ и работ по расчистке вновь образующихся мелей, указывают на неисправное содержание бечевников на большинстве водных путей»<sup>153</sup>.

В начале XX в. темпы строительства пароходов в Тюмени достигли значительной отметки. Местом постройки этих судов служила река Тура. Судостроительные предприятия располагались в 2,7 и 15 верстах выше города Тюмень. После постройки пароходы в ненагруженном состоянии отправлялись в Тюмень, где получали часть груза и проплыв по рекам Тобол

---

<sup>150</sup> Телешов Н.Д. За Урал. Из скитаний по Западной Сибири. Очерки. М., 1897. С. 102.

<sup>151</sup> Квитка М. По рекам Западной Сибири. (Из впечатлений поверхностного туриста) // Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1900. № 2. С. 33.

<sup>152</sup> Устав путей сообщения // СЗ РИ. Т. 12. Ч. 1. Ст. 362, 370, 375.

<sup>153</sup> Известия Томского округа путей сообщения. 1913. № 63. С. 3.

и Тура недалеко от города Тобольска получали еще одну часть товаров, назначенных для доставки в конечный пункт. Из Тобольска проследовав по рекам Обь и Иртыш, пароходы достигали Томска, а от него некоторые суда отправлялись дальше до города Барнаул.

Для доставки дров и строевого леса, а в некоторых случаях и хлебных запасов на реках Тобольской губернии использовались плоты, спускавшиеся по ним. Из Туринска по реке Туре эти товары попадали в Тюмень, из Пельыма по Тавде, из Ирбита по реке Нице, а из Кургана и Ялуторовска доставляли к Тобольску на небольших судах по реке Тобол хлеб. Весной при разливе реки Ишим, также осуществлялся сплав преимущественно лесных ресурсов, но с наступлением летних месяцев сплав прекращался из-за чрезмерного мелководья.

Город Березов посредством рек Обь и Иртыш являлся поставщиком разносортных рыбных ресурсов в город Тобольск. Главным же речным путем сообщения в Западной Сибири был путь из Тюмени в Томск, по которому активно следовали пароходы. Однако в пароходном движении по данному маршруту существовали и значительные недостатки, вытекавшие из маловодности реки Туры, не всегда позволявшей пароходам достичь города Тюмени. Но, все же, несмотря на то, что сибирские пароходы отличались невзрачностью, неудобствами в каютах, тесностью рубок от своих собратьев Европейской России, – это было лучшим вариантом, нежели ехать на сухопутном транспорте. Например, В.М. Флоринский, отправляясь из Тюмени в Томск, писал следующее: «мы благодарили судьбу, что имеем возможность плыть по воде, а не по грунтовой грязи сибирского тракта»<sup>154</sup>. По этой причине более стабильным представлялся речной торговый путь из Тобольска в Томск. В столь дальних торговых перевозках пароходы показали свои очевидные преимущества, т.к. до наступления зимы и замерзания рек они успевали совершить два полных рейса, в то время как обычные суда

---

<sup>154</sup> Заметки и воспоминания В.М. Флоринского. С. 115.

зачастую не могли полноценно завершить и одно полное путешествие. Скорое наступление зимы вынуждало такие суда останавливаться вблизи малозначительных городов и от них сухопутным путем доставлять товары в Тобольск. Такие действия вызывали необоснованные денежные траты, а потому вызывали все большие сомнения в собственной рентабельности.

Отмечая особенности развития пароходства в Тобольской губернии нужно сказать и о том, что тенденции к созданию союзов пароходоладельцев, которыми, по большей части, выступали купцы, со временем набирали все большую популярность. В «Тобольских губернских ведомостях» за 1862 г. писалось следующее: «Польза пароходов многозначительна и очевидна. Пароходы не останавливает ни противный ветер, ни противное течение воды, ни буря»<sup>155</sup>. Особый «пик» развития пароходных сообществ и союзов пришелся на 1860–1880-е гг., когда с каждым годом темпы торгового оборота по рекам только шли вверх и сулили существенное обогащение. Крупные пароходоладельцы Сибири в 1890-х гг. – «Товарищество У. Курбатова и И. Игнатова», «Товарищество Ширкова и Ко», торговые дома «И. Корнилова наследники» и «М. Плотников и сыновья» – владели 42 пароходами (около 40%)<sup>156</sup>.

Поклевский-Козелл, видный деятель, прославившийся не только на Западную Сибирь, но и на всю Россию, как уже отмечалось выше способствовал появлению пароходства в регионе и участвовал его в развитии вплоть до конца 1860-х гг. Однако, несмотря на определенные успехи в развитии пароходного дела он постепенно отошел от судоходных дел и уделил внимание другим отраслям своей предпринимательской деятельности.

В дальнейшем основные тенденции в развитии пароходного судоходства на территории Тобольской губернии задавали местные купцы. В

---

<sup>155</sup> Тобольские губернские ведомости. 1862. № 31. С. 25.

<sup>156</sup> Шулятников М. Очерк судоходства по рекам Западной Сибири. М., 1893. С. 2–4.

1870 г. было создано объединение трех купцов (Плотникова, Шишкина и Горского) с целью совместной деятельности по освоению рек Тобольской губернии и соседних регионов, таких как Ница, Тавда, Тура, Иртыш, Обь, Тобол, Томь. В последующее время число компаний только росло и среди них создавалось определенное расслоение, потому как некоторые из них занимали основополагающие позиции ввиду большого парка пароходных судов. Ближе к концу XIX столетия наметилась тенденция к еще более тесному сотрудничеству, вылившемуся в образование крупнейшей судоходной организации Западной Сибири «Западносибирского общества пароходства и торговли». Эта организация, созданная в 1898 г., заняла ключевое место в пассажирских и грузовых перевозках, охватывавших территорию от Тобольска до Томска и Семипалатинска. В 1912 г. набравшее обороты товарищество переехало из Тюмени в Санкт-Петербург.

Речные пути находились в естественном состоянии, удобства для плавания судов и пароходов производились редко. Довольно часто не только Правительство и его органы не ассигновывали средства на улучшение этих путей, но и местная администрация, в частности города и земства, не обращала должного внимания на это направление, как представительница интересов народа, которая могла бы прийти в этом отношении на помощь, указывая те главные дефекты в этих путях и их организации, которые мешают развитию и процветанию движения по ним. В докладе члена управы М.М. Дитерихса о занятиях Съезда Русских деятелей по водным путям 1900 г. в Санкт-Петербурге было отмечено, что «тысячи верст таких путей, дешевых и удобных ждут усовершенствований, не могут быть эксплуатированы только по тому, что на них еще не обращено внимания»<sup>157</sup>. Хотя в пояснительной записке писалось о том, что относительно Тобольской губернии Комиссия находила, что в губернии пути сообщения устроены лучше, чем в других частях Сибири. При этом было уделено особое

---

<sup>157</sup> ГАТюмО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 40. Л. 6 об.

внимание водным путям. В документе отмечалось следующее: «по рекам Оби, Иртышу и Тоболу организовано правильное пароходное сообщение»<sup>158</sup>. Это обстоятельство оказывало большую роль в развитии городов губернии, как в экономическом плане, так и социальном.

В целом же система водного сообщения сформировалась к началу XX в. и стала представлять собой довольно разветвленную ветвь путей, связывавших города и регионы. К 1915 г. в систему главных водных путей Тобольской губернии входили:

1) Тобольск – Тюмень. Путь пролегал по рекам Иртыш, Тобол и Тура. Протяженность его составляла 417 верст и проходила мимо 73 прибрежных пунктов и селений;

2) Тобольск – Омск. Данный водный путь пролегал по реке Иртыш и по своей протяженности достигал 1128 верст. На берега реки вдоль этого маршрута располагалось 139 селений;

3) Тобольск – Томск. Водный путь пролегал по рекам Обь, Иртыш и Томь. Длина пути – 1857 верст. Количество населенных пунктов на побережье вдоль маршрута – 196 селений и населенных пунктов<sup>159</sup>.

## **2.2. Попытки установления водного сообщения с Европой через Обь и Карское море**

Говоря о теме развития водного сообщения в Тобольской губернии, нельзя обойти стороной такую сторону вопроса как морская торговля через северные районы региона. Ключевые позиции в этом направлении занимала Обская губа и Северный Ледовитый океан, позволявшие вести торговлю с ведущими западноевропейскими государствами. Так же морской путь давал огромную выгоду в доставке товаров, как по времени, так и по цене.

---

<sup>158</sup> ГАТ. Ф. 329. Оп. 12. Д. 23. Л. 28–29.

<sup>159</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1915 г. С. 94.

Развитие северных морских коммуникаций на протяжении столетий было желанной целью многих предпринимателей, торговцев и политиков. Неудивительно, что в эпоху морского соперничества двух мощных морских держав мира Англии и Голландии, т.е. в XVI в., были предприняты неоднократные попытки достичь сибирских земель морским путем. Однако вполне очевидные причины, такие как холод и движение льдов, привели к гибели некоторых экспедиций, другие же осознавая безрезультатность своего путешествия, возвращались на родину ни с чем. При этом имеются упоминания английских и голландских мореплавателей, что около Новой Земли, Вайгача, Югорского шара они встречали русских, направляющихся на своих кочах, иногда до 30 штук на Обь и Енисей с торговыми целями. Как пишется в №1 журнала «Сибирский вестник», что «уже тогда, очевидно, было развито широко торговое судоходство между Северным побережьем России и сибирскими реками – Обью и Енисеем»<sup>160</sup>.

Русское правительство стало уделять должное внимание вопросу северного морского сообщения только в XVIII в., но, несмотря на определенные положительные сдвиги, в целом попытки продвинуться во время навигации оказались неудачными. Возможности навигации в Карском море были очень ограничены, и даже летом иногда бывало скопление льдов, препятствующее проходу пароходов из-за «непроходимых льдов»<sup>161</sup>. После этого более ста лет про северные морские коммуникации из Тобольской губернии практически не вспоминали и даже «исчезла вера в возможность плавания по Карскому морю, считавшемуся впоследствии нашими авторитетами непроходимым ледником»<sup>162</sup>.

Только в начале 1860-х гг. вопрос о возможности плавания к берегам Сибири вновь был поднят известным деятелем севера Михаилом

---

<sup>160</sup> Востротин Н.В. Северный морской торговый путь в Сибирь // Сибирские вопросы. 1905. № 1. С. 338–339.

<sup>161</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 42. Д. 310. Л. 1, 1 об.

<sup>162</sup> Востротин Н.В. Северный морской торговый путь в Сибирь. С. 339–340.

Константиновичем Сидоровым. Основательно ознакомившись с историей плаваний по Ледовитому океану, он подает записку о возможности отправки морем из Енисея в Европу грузов и товаров, в которой подробно развивает ее полную возможность и все выгоды от открытия торгового пути в Сибирь. Однако идеи и проекты Сидорова не встретили сочувствия ни среди администрации, ни среди русских ученых обществ того времени.

Представители иностранных государств, тем не менее, мечтая о достижении невероятно богатых ресурсами сибирских территорий, в XIX в. начали предпринимать новые попытки. Несмотря на активное развитие винтовых судов в 1874 г. английский парусный корабль «Диана» под командованием капитана Виггинса смог продвинуться до Карского моря и вернуться в тот же навигационный сезон обратно. Этот успех вселил большие надежды, как в иностранных мореплавателей, так и в русских предпринимателей. В 1876 г. Общество германской северополлярной экспедиции в Бремене постановило направить в район Оби естествоиспытателей доктора О. Финша и ученого-натуралиста А. Брема, экспедиция которых была осуществлена в основном за счет средств А.М. Сибирякова <sup>163</sup>, а результаты поездки отражены в их работе «Путешествие в Западную Сибирь» <sup>164</sup>. В 1878–1880 гг. знаменитым шведским исследователем А.Э. Норденшельдом на корабле «Опыт» было совершено плавание до устья Енисея, доказавшее возможность морского сообщения с отдаленными сибирскими районами. Целью экспедиции являлись разнообразные научные исследования на северных берегах Западной Сибири и омывающих их водах, а также определение возможности установления судоходства вдоль северного побережья Сибири, от Карского моря до Берингова.

---

<sup>163</sup> Беспалова Ю.М. Западно-сибирские предприниматели второй половины XIX – начала XX в.: имена, биографии, судьбы (качественные исследования в социологии культуры). Тюмень, 2002. С. 100.

<sup>164</sup> Финш О., Брэм А. Указ. соч. С. 9.

Русские исследователи также активизировали свои изыскательные действия с целью поиска возможного пути выхода в океан. По инициативе общества содействия промышленности и торговли была снаряжена исследовательская экспедиция капитана Христиана Даля, которая занималась изучением низовьев Оби<sup>165</sup>. В 1876 г., под его командованием корабль «Москва» осуществил плавание по реке Оби на север до реки Ныда и обратно. Не останавливаясь на достигнутом, в 1877 г. пароход иркутского купца Трапезникова, возглавляемый, все тем же Далем достиг реки Обь и доставив полезный груз.

В 1878 г. произошел ощутимый сдвиг в развитии морской торговли с Англией, т.к. на Оби появились два английских парохода, принадлежавшие предпринимателям.

Русские торговцы также предприняли попытку установления торговых сношений с европейским государством. Данный опыт оказался в меру удачным: пароход «Сибирь» прошел по Оби и, выйдя в океан, успешно достиг берегов Англии. Следовавший же за ним пароход «Луиза» не смог преодолеть этот путь и затонул. В 1879 г. схожий трагичный путь прошли и два других судна – шхуны «Тюмень» и «Надежда». В 1882–1885 гг. предприниматель А.М. Сибиряков, неоднократно принимая участия в экспедициях по освоению Северного морского пути, снарядил экспедицию на корабле «Норденшельд» для прохождения через Карское море на Енисей, но попытки вновь оказались неудачными<sup>166</sup>. Об итогах неудавшейся экспедиции Сибиряков писал так: «Конечно, одно это плавание не дает еще оснований делать выводы о непригодности Карского моря для морских сообщений, но т.к. при моем посредстве были предприняты другие плавания к устью Енисея в течение нескольких лет до и после моей поездки, а ровно и

---

<sup>165</sup> Даль Х. Отчет экспедиции общества для содействия для содействия русской промышленности и торговле, для исследования водного и сухопутного сообщения Байдаракской губы с Обью через перешеек полуострова Ямал. СПб., 1877.

<sup>166</sup> Беспалова Ю.М. Указ. соч. С. 90.

другими лицами по их собственной инициативе, имевшими одинаковую со мной цель, то в общем, я полагаю, есть достаточно оснований, чтобы вывести заключение о том, что плавание туда сопряжено с большим риском и имеет неопределенный характер, поэтому для коммерческих целей неудобны, иногда действительно Карское море освобождается ото льда, но это случается редко. Кроме того, негде возобновить запаса угля или провизии, нет телеграфа...»<sup>167</sup>. Однако, несмотря на то, что для Сибирякова экспедиция оказалась неудачной, она дала толчок и надежду для дальнейших попыток установления водного сообщения с Европой через Обь и Карское море.

Заметная потенциальная выгода от торгового товарообмена с европейскими государствами пробудила идею тобольского купечества создать систему беспошлинной торговли. Обратившись с этой целью в министерство финансов в 1877–1878 гг., они способствовали серьезному рассмотрению этого вопроса. В результате, были установлены льготные положения, характеризовавшиеся закреплением определенных условий, направленных на предотвращение упадка собственной российской экономики и хозяйства. Так, был разрешен беспошлинный провоз «Северным океаном к устьям Оби и Енисея иностранных товаров, за исключением: товаров мануфактурных, готового платья и белья, соды, стеклянных изделий, спирта и крепких напитков, чая, сахара, табака, патентованных лекарств, книг и вообще произведений печати»<sup>168</sup>, т.е. только товары, которые не входили в перечень предметов, являющихся продуктами внутрироссийского производства. В 1896 г. список ввозимых товаров был значительно расширен, что стало следствием увеличения ввоза иностранных товаров в Сибирь в целом. Однако, из опасения ущерба отечественной торговле и строившейся Сибирской железной дороге, вопрос о таможенных льготах по морскому ввозу в Сибирь был пересмотрен в 1898 г., а

---

<sup>167</sup> Сибиряков А.М. О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами. СПб., 1907. С. 20.

<sup>168</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 42. Д. 310. Л. 5 об.

беспощинный ввоз был ограничен только материалами и машинами, необходимыми непосредственно для эксплуатации местных природных богатств до 1903 г. Об этом «Известия Томского округа путей сообщения» писали следующее: «В результате этой меры ввоз заграничных товаров в Западную Сибирь морским путем совершенно прекратился»<sup>169</sup>. Как сообщается в журнале «Сибирские вопросы» 1905 г.: «В настоящее время путь этот находится почти в тех же условиях, что и 25 лет тому назад, в начале его открытия. ... нет еще на этом пути ни маяков, ни опознавательных знаков, ни телеграфа (упрощенного теперь беспроволочного в разных заранее намеченных местах), никаких жилых пунктов на тысяче-верстных пространствах, а плавание во льдах делает его исключительным. Для того, что бы создать все то, что намечено практикой плаваний, потребуется не один десяток лет, а потому, пока это представляет некоторый риск, необходимо, чтобы ему дарованы были прежняя льготы»<sup>170</sup>. Состоявшееся в ноябре 1909 г. совещание при Министерстве путей сообщения<sup>171</sup> признало необходимость северного морского пути, при этом подчеркивалась его необходимость и в интересах Сибири, и в интересах метрополии. Отмечался и тот факт, что северный морской путь будет способствовать развитию земледелия, лесного промысла, рыбного, скотоводства, ископаемой промышленности и т.д. Однако, дальнейшего развития дела в этом направлении сделано не было. Но, все же, экспедиции, продолжавшиеся вплоть до 1913 г., не прекращались, т.к. надежда на устройство этого пути не пропала. Как сообщалось в журнале, «лето нынешнего года ознаменовалось удачным рейсом через Карское море морского парохода «Коррект» норвежской акционерной компании «Сибирское общество пароходства,

---

<sup>169</sup> Известия Томского округа путей сообщения. 1913. № 63. С. 20.

<sup>170</sup> Востротин Н.В. Северный морской торговый путь в Сибирь. С. 351.

<sup>171</sup> И. П-ъ. Северный морской путь // Сибирские вопросы. 1910. № 12. С. 19.

промышленности и торговли», которая доставила на этом пароходе из Европы и вывезла из Сибири свыше 100 тысяч пудов разного груза»<sup>172</sup>.

Русским купцам предоставлялись льготные права только при условии совершения ими торговых операций «на русских судах, с русскими шкиперами и экипажем»<sup>173</sup>. Кроме того, была установлена предельная норма веса товаров, продаваемых одним купцом – 10000 пудов.

Тем самым, была создана основа для взаимовыгодного торгового сотрудничества купцов Тобольской губернии и английских предпринимателей. В последующем вопрос Северного морского пути неоднократно обсуждался в общественно-научной жизни страны, актуален он и в настоящее время<sup>174</sup>.

---

<sup>172</sup> Известия Томского округа путей сообщения. 1913. № 63. С. 20.

<sup>173</sup> Гурьев Н.А. Указ. соч. С. 5.

<sup>174</sup> См. напр.: Белобородов В.Я. Товарный выход Западной Сибири к морскому порту // Северная Азия. Общественно-политический журнал. 1925. № 3. С. 11–23; Ноткин А.И. Северный морской путь (К вопросу о хозяйственном развитии Северной Азии) // Там же. № 1–2. С. 28–43; № 4. С. 53–75.

### ГЛАВА 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА ТЕРРИТОРИИ ТОБОЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ

До строительства железной дороги и усиления переселения крестьян в Сибирь процесс складывания капиталистического рынка протекал довольно медленно. Вывоз хлеба из Тобольской губернии был ограничен соседними районами Урала. Поэтому основная торговля сосредоточивалась в близлежащих к Московскому тракту местностях. Осознавая всю значимость огромных сельскохозяйственных ресурсов, производимых на территории Сибири и их необходимость для устранения последствий неурожая, часто случавшихся в районах губернии, в высших правительственных кругах в конце 1860-х гг. серьезно задумались о необходимости строительства железной дороги, которая соединила бы Тюмень с Екатеринбургом.

Первоначальная идея о строительстве этого участка железной дороги возникла у полковника Министерства внутренних дел Евгения Васильевича Богдановича. Он доносил телеграммой 23 марта 1866 г. министру внутренних дел следующее: «Изучив местные условия, нахожу, что единственным надежным путем в будущем была бы постройка железной дороги из внутренних губерний в Екатеринбург и далее от Тюмени»<sup>175</sup>. 4 марта 1883 г. Комитет министров одобрил этот план и, незамедлительно, было начато строительство. Заслуга, ставшего впоследствии генералом от инфантерии Е.В. Богдановича, была признана практически всеми жителями городов, соединенных этой железной дорогой. В знак признания его заслуг в создании уральской железной дороги одну из ключевых станций недалеко от Екатеринбурга назвали «Богданович»<sup>176</sup>.

---

<sup>175</sup> Сибирь и Великая железная дорога. СПб., 1893. С. 279.

<sup>176</sup> Коновалов П.С. Проекты 50–80-х гг. XIX в. строительства железных дорог в Сибири // Проблемы генезиса и развития капиталистических отношений в Сибири. Барнаул, 1990. С. 19.

На этом фоне довольно странным выглядит заявление тобольского губернатора в 1870-х гг.: «Тобольская губерния и соседние с ней скорее пострадают, чем выиграют от железной дороги; наблюдение за сохранением порядка в крае делается невозможным и затруднится надзор за политическими ссыльными, вследствие облегчения им побега»<sup>177</sup>. В «Сибирских вопросах» же, наоборот, писалось о значимости проведения железных дорог так: «С развитием местных путей сообщения торговля станет расти вширь и вглубь, и промышленная жизнь забьет ключом в Тобольской губернии»<sup>178</sup>.

Летом 1885 г. в Тюмени было завершено строительство железной дороги, прошедшей из Перми через Екатеринбург на Тюмень<sup>179</sup>. Событие это стало значимым далеко не только для самой Тюмени и Тобольской губернии, но и для всей России, т.к. удалось связать крупный торговый сибирский город и обширный Обь-Иртышский речной бассейн с Европейской Россией.

Вся важность события была подчеркнута на самом высшем уровне. Министр путей сообщения доложил императору Александру III эту радостную новость: «Имею счастье всеподданнейше донести вашему Величеству, что по осмотре Екатеринбургско-Тюменской железной дороги, сего дня, 28 июля в два часа дня, в Камышлове, срединной большой станции, совершено освящение этого рельсового пути, соединившего Иртыш с Волгой, Азию с Европой. Представители городов Перми, Екатеринбурга, Тюмени и Тобольска, как равно и строители дороги, молят Господа о долгоденствии вашего Величества и повергают к стопам вашим чувства

---

<sup>177</sup> Канн С.К. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по естественнонаучному изучению Сибири в конце XIX – начале XX вв. Новосибирск, 2007. С. 258.

<sup>178</sup> Петрович П. Из жизни Тобольской губернии // Сибирские вопросы. 1908. № 26. С. 26.

<sup>179</sup> Шиловский М.В. Указ. соч. С. 23.

безграничной преданности и благодарности за оказанную краю, новой дорогой, милость»<sup>180</sup>.

В ответ на это сообщение, спустя два дня, император Александр III дал свой ответ: «Душевно радуюсь окончанию Екатеринбургско-Тюменской железной дороги, благодарю вас и строителей, трудами которых Азия соединена с Европой; благодарю представителей городов Перми, Екатеринбурга, Тюмени и Тобольска за выраженные ими верноподданнические чувства»<sup>181</sup>.

Дальнейшее развитие системы железнодорожного сообщения стало неизбежным явлением и уже в 1888 г., дорога Пермь – Тюмень была объединена с Горнозаводской в единую железнодорожную магистраль, получившую название Уральской железной дороги. Тем самым было завершено создание единой железнодорожной сети соединившей бассейны двух значимых рек Российской империи – Оби и Оки. В конце XIX столетия Уральская железная дорога получила наименование Пермь-Тюменской.

Конец 1880-х гг., стал знаменательным периодом в истории не только сибирских, но и общероссийских железных дорог, т.к. в это время, ранее витавшая только в теоретических размышлениях и доводах информация о строительстве железнодорожной магистрали через всю территорию России, приобрела вполне реальные очертания. На протяжении десятилетий многие уральские и сибирские города делали заявки на проведение путей через их территорию, предоставляя при этом множество разного рода доказательств, положительно характеризовавших как текущее положение в том, или ином городе, так и перспективы, которые сулило проведение железной дороги<sup>182</sup>. Однако, не все были за проведение железнодорожного полотна. В сибирской печати разворачивались горячие дискуссии. Оппоненты проведения железной дороги настаивали на первоочередном развитии местных

---

<sup>180</sup> Тобольские губернские ведомости. 1886. № 31. С. 1.

<sup>181</sup> Там же.

<sup>182</sup> Сибирь и Великая железная дорога. СПб., 1893. С. 279.

внутрисибирских путей сообщения и широком изучении производительных сил Сибири в ее собственных интересах<sup>183</sup>. Они видели в Транссибирской магистрали лишь силу разрушительную, не удовлетворяющую нужды общинного, сибирского производства и способную уничтожить быт Сибири и опасались, что транзитная магистраль разорит сибиряков, усилит вывоз естественных богатств<sup>184</sup>. Или же еще писалось в «Сибирском вестнике» следующее: «Действительно, от железной дороги, связывающей Сибирь и Россию, толку мало. Такая дорога, бесспорно, будет весьма убыточна для государства и бесполезна для Сибири, внутри которой пути сообщения совсем не устроены»<sup>185</sup>. Такие осторожные зрители старались не возводить в квадрат роль будущей Сибирской железной дороги. «Много писалось о мировом значении этого пути, – отмечала газета «Восточное обозрение», – но при этом забывалось, что две уже существующие через Америку дороги пока имеют главным образом только национальное значение. Таково же будет значение и нашей дороги»<sup>186</sup>. Объективное изыскание показывало, что первое время Сибирская дорога, как и канадская, будет перевозить главным образом местные грузы, тем самым выполняя роль «обмена товаров между различными по степени культурно-промышленного развития и несходными между собой по климатическим и почвенным условиям сибирскими районами»<sup>187</sup>. Сторонники же проведения линии, указывали на «вредное разобщение Сибири с Европейской культурой», подчеркивали, что железная дорога сблизит рынки и принесет много других благ<sup>188</sup>, т.е. уже на этапе обсуждения самой идеи Великого Сибирского рельсового пути ставился вопрос о влиянии железной дороги на развитие Сибири.

---

<sup>183</sup> Воейков А. Железные дороги в Сибири и Средней Азии // Восточное обозрение. 1884. № 50. С. 10–11.

<sup>184</sup> Сибирская железная дорога // Сибирский вестник. 1891. № 4. С. 21.

<sup>185</sup> Сибирская хроника // Сибирская газета. 1885. № 2. С. 48.

<sup>186</sup> Восточное обозрение. 1894. № 121. С. 1.

<sup>187</sup> Сибирская железная дорога // Северный вестник. 1891. № 4. С. 21.

<sup>188</sup> Сибирский листок. 1891. № 6. С. 17.

Первый практический толчок к началу сооружения грандиозной магистрали дал император Российской империи Александр III. В 1886 г. на отчете иркутского генерал-губернатора государем была наложена резолюция: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора»<sup>189</sup>. И в этом же году, ознакомившись с мнением А.Н. Корфа о значении железной дороги для дальневосточных областей, Александр III приказал «представить соображения» по поводу подготовки к строительству стального полотна.

В 1887 г. в Министерстве путей сообщения было принято решение о проведении разведки на сибирской территории с целью выявления возможных путей построения дороги<sup>190</sup>. В следующем 1891 г. было принято окончательное решение о начале строительства Транссибирской магистрали сразу с двух направлений: от Владивостока в сторону Уссурийска и от Челябинска в сторону Кургана. Тем самым в планы крупнейшего в истории железнодорожного строительства были включены и южные районы Тобольской губернии в виде Курганского уезда.

Началом строительства стал Владивосток, в который в 1891 г. прибыл цесаревич Николай Александрович. В честь начала строительства был издан рескрипт обращенный Александром III цесаревичу: «Повелев ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей соединить обильные дарами природы Сибирские области с сетью внутренних рельсовых сообщений, Я поручаю вам объявить таковую волю мою, по вступлении вами вновь на Русскую землю, после обозрения иноземных стран Востока. Вместе с тем возлагаю на вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению на счет казны и

---

<sup>189</sup> Коптелов В.Т. Указ. соч. С. 36.

<sup>190</sup> К вопросу о Сибирской железной дороге // Восточное обозрение. 1892. № 48. С. 3.

непосредственным распоряжением правительства Уссурийского участка Великого Сибирского пути»<sup>191</sup>. Цесаревич Николай активно поучаствовал в процедуре закладки железной дороги и лично свез первую тачанку на место строительства. Вскоре после этого, 10 декабря 1892 г. под председательством все того же цесаревича был создан Комитет сибирской железной дороги, ведавший всеми вопросами, связанными со строительством Транссибирской магистрали<sup>192</sup>.

Под руководством инженера К.Я. Михайловского от города Челябинск было начато скорое строительство железнодорожной линии, которая первоначально должна была дойти до реки Оби. За этим участком было закреплено название Западно-Сибирская железная дорога.

Для обеспечения быстрых темпов строительства было решено начать работы одновременно на разных участках прокладываемого пути. Во главе этих отдельных групп были поставлены опытные инженеры, в числе которых числился Штукенберг, ведавший строительством участка дороги, идущим от села Введенского до Кургана и далее от него. Участок, идущий от Кургана к Петропавловску, было поручено строить инженерам Адрианову и Залусскому<sup>193</sup>.

Масштабное строительство, ранее не виданное местными жителями, спровоцировало их высокую активность, направленную на получение как можно большего заработка. Эти работы привлекали значительную часть крестьян, шедших в поисках работы целыми семьями.

Строительство дороги в Кургане началось 4 июля 1892 г., когда официально объявлялось о строительстве железнодорожной магистрали в городе<sup>194</sup>. Не привыкшие к столь крупным и значимым событиям курганцы,

---

<sup>191</sup> Там же. С. 5.

<sup>192</sup> Как создавался Транссиб // РЖД-Партнер. 1998. № 2. С. 16.

<sup>193</sup> Канн С.К. Западно-Сибирские изыскания Транссиба в 1891–1892 гг. // Первые Ермаковские чтения «Сибирь: вчера, сегодня, завтра». Материалы региональной научной конференции. Новосибирск, 2009. С. 76.

<sup>194</sup> Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск, 1984. С. 67.

тысячными толпами пришли на площадь с целью участия в празднике, приуроченного к началу стройки. Деятельное участие на церемонии начала строительства дороги приняли самые знаменитые личности, такие как инженер Штукенберг, его помощники, губернатор Тобольской губернии, городской голова и другие представители общественной и административной элиты губернии и уезда. После проведения процедуры торжественного молебствия и освящения первых наполненных землей тачанок, осуществлялась и символическая отсыпка первых тачанок все теми же государственными и общественными деятелями, первым из которых стал местный священник – протоиерей Н.Г. Грифцов<sup>195</sup>.

Именно земляные работы, связанные с созданием отвалов для железной дороги потребовали от рабочих наибольших усилий и физических затрат, но в тоже время из-за простоты функций, необходимых при ее выполнении появилась возможность целого семейного подряда.

Спустя год после начала работ создание отсыпки железнодорожного полотна было завершено, и рабочие во главе с инженерами приступили к началу другого этапа строительства – укладке рельсов. Для правильного осуществления этой деятельности предполагалось осуществление нескольких этапов, на которых активное участие принимали по большей части мужчины и в некоторых случаях подростки, занимавшиеся подносом не слишком тяжелых инструментов и элементов – гаек, болтов и т.д. За право участия в осуществлении этих работ среди местных крестьян началась серьезная конкуренция<sup>196</sup>.

Вначале на земляном полотне шла укладка деревянной конструкции, которую тщательно отмеряли и подтесывали. Затем осуществлялась укладка рельс, которые закреплялись путем вбивания так называемых костылей мужиками, получившими соответствующие прозвище костыльщиков. На

---

<sup>195</sup> Комитет Сибирской железной дороги и его мероприятия // Восточное обозрение. 1893. № 13/14. С. 1–3.

<sup>196</sup> ГАТюмО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 415. Л. 58, 74.

окончательном этапе строительства производилась проверка полотна и выравнивание обнаруженных недостатков.

Строительство осуществлялось достаточно быстро и каждой небольшой группе рабочих в день удавалось пройти порядка 5 верст. За этот эффективный труд шла и повышенная по сравнению с отсыпными работами оплата. Так, «костыльщики и разносчики рельс получали по 1 рублю 90 коп. – 2 рубля в день при готовых харчах, возчики шпал – по 1 рублю 50 коп., осмольщики – 1 рубль 25 коп. Даже мальчишки зарабатывали 60-75 коп. в день. Но и работать приходилось много. Вставали в три часа утра, а работали до девяти часов вечера, за вычетом двух часов на обед, которые не всегда удавалось использовать полностью»<sup>197</sup>.

В итоге, большой наплыв крестьянских мужиков, жаждавших заработать как можно больше денег для обеспечения своих семей, позволил завершить строительство участка железной дороги весьма быстро. Уже на 4 октября 1893 г. была назначена дата прибытия первого поездка из Челябинска в Курган<sup>198</sup>. Для местного населения и всей Тобольской губернии это событие было более чем знаковым.

В этот день «видна была и простая телега крестьянина, запряженная изнуренной лошадейкой, и бойкая тройка железнодорожного подрядчика, и заводские рысаки коммерсанта. Все это сливалось в одну общую массу, из которой к 10 часам утра образовались по обе стороны новой железной дороги две движущиеся живые стены, с нетерпением ожидавших прибытие невиданного еще здесь железнодорожного поезда»<sup>199</sup>.

Для приветствия первого паровоза над железнодорожным полотном соорудили специальную праздничную арку с изображением герба Тобольской губернии, что еще больше подчеркивало заинтересованность в

---

<sup>197</sup> Васильева А.М. Забытый Курган. Курган, 1997. С. 197.

<sup>198</sup> Как создавался Транссиб. С. 17.

<sup>199</sup> Васильева А.М. Указ. соч. С. 198.

этом событии не только курганских чиновников и общественности, но и представителей высшей власти в губернии<sup>200</sup>.

Итогом ускоренного строительства стало открытие движения от Челябинска к Омску уже 24 августа 1894 г., при этом движение на протяжении еще небольшого периода осуществлялось по деревянному мосту, который был построен лишь на время стройки. Причиной этому служил тот факт, что постоянный железный мост был заложен 12 декабря 1893 г. и к лету следующего, 1894 г. не был достроен до конца.

Процесс постройки большого железнодорожного моста через одну из крупнейших рек Западной Сибири, Тобол, представлял собой трудо- и временемкой работой. Для установки полноценного и долговечного металлического моста потребовалось совершить установку пяти каменных быков, представлявших собой основу на которой держалась вся железобетонная конструкция моста. По Тоболу к месту строительства подвозились необходимые материалы, складывались рельсы для будущего железнодорожного полотна. Само же строительство подразумевало установку металлических кессонов, способствующих углублению конструкции в дно реки, а затем обкладку их камнем и создание тех самых каменных быков. Местные газетные издания не могли обделить вниманием такое важное для всей Тобольской губернии строительство: «Постройка железнодорожного моста через реку Тобол около Кургана идет энергично – работают день и ночь. У простодушного обывателя кружится голова при осмотре этого гигантского сооружения и в голову лезет мысль о египетских пирамидах. Работают в воздухе на значительной высоте, работают на поверхности, земли и работают там, в земной глубине, откуда поднимаются машиной мешки, наполненные землей... Работавшие над укладкой оснований быков рассказывают о тех трудностях, с какими сопряжена эта работа, так щедро оплачиваемая по 10 рублей в день. Работник, перевозящий вынутую

---

<sup>200</sup> Как создавался Транссиб. С. 17.

землю, получает (с лошадьё) теперь 1 рубль 10 коп. Вблизи моста находится группа землянок – жилища рабочих»<sup>201</sup>. Эти сведения свидетельствуют об энтузиазме, характеризовавшим настроения местного общества в связи с прокладкой железнодорожного сообщения и строительства первого столь крупного моста.

Бесперывная работа на протяжении многих месяцев способствовала достаточно быстрой постройке моста, сравнившейся по длительности со строительством железнодорожной ветки от Челябинска до Кургана. В марте 1895 г. были произведены главные испытания моста с целью выявления его пригодности для использования в качестве переправы через реку полностью загруженных поездов.

Все испытания выявили полную пригодность моста для осуществления железнодорожного передвижения и, тем самым, способствовали открытию его для движения поездов уже 10 марта 1895 г.<sup>202</sup>.

После событий, связанных со строительством железнодорожного моста через Тобол и окончанием прокладки участка Сибирской железной дороги, пролежавшего по территории Тобольской губернии, на несколько лет строительные работы в данном направлении прекратились. Новым толчком к дальнейшему строительству железных дорог в регионе стала русско-японская война 1904–1905 гг., явственно выявившая все недостатки существовавшей тогда одноколейной Транссибирской магистрали. С целью расширения пропускной способности железнодорожных путей было создано Управление по сооружению железных дорог, во главе которого встал статский советник К.Я. Михайловский. После этого произошло упразднение Комитета Сибирской железной дороги, т.к. отныне все вопросы о строительстве отдельных железнодорожных участков оставались в ведении местных управлений.

---

<sup>201</sup> См.: Васильева А.М. Указ. соч. С. 201.

<sup>202</sup> Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. СПб., 1902. С. 23.

Благодаря этому пути увеличился приток населения, экономилось время в пути проезжающих. Значительным стал факт активного движения переселенцев. Н.Д. Телешов писал так: «Многое с тех пор, конечно переменялось, как изменилось и главное переселенческое русло, благодаря открытию Сибирского железнодорожного пути»<sup>203</sup>. Строительство Транссиба решало не только государственные стратегические задачи, но и было подчинено интересам внутреннего развития, укреплению внутренних торговых и промышленных связей региона.

Новым шагом в развитии железнодорожного сообщения Тобольской губернии стало строительство дороги Тюмень – Омск. Главной целью этого строительства было соединение главного торгового города Тобольской губернии с одним из ключевых пунктов Транссибирской железной магистрали. Эта дорога смогла избежать использования загруженной Самаро-Златоустовской дороги и напрямую соединить Тюмень с Северной магистралью. В журнале «Сибирские вопросы» № 13 так же приводятся доводы в пользу пути Тюмень – Омск, такие как «при сравнительной редкости населения край этот может представить значительный колонизационный фонд, могущий принять новых переселенцев из Европейской России, тем более удобный, что она находится близко, в привычных для переселенцев климатических условиях и не требует дорогих затрат для устройства сельского хозяйства, напр., расчистки и т.п.»<sup>204</sup>. Так же отмечается и тот факт, что постройка этой дороги разрешает задачу разгрузки головного участка Сибирской дороги от Челябинска до Омска, а так же благодаря распределению грузов в Омске никакой пробки, вроде той, что есть в Челябинске, как единственном разгрузочном пункте, не будет. При этом паромное сообщение по Иртышу так же не пострадает, поскольку Тюменская железная дорога будет обслуживать только части Ишимского, Ялуторовского

---

<sup>203</sup> Телешов Н.Д. Указ. соч. С. 5.

<sup>204</sup> Попов И. Тюмень-Омская железная дорога // Сибирские вопросы. 1908. № 13. С. 9.

и Тюкалинского уездов, которые, как отмечается автором, и в настоящее время не пользуются пароходным сообщением по отдаленности от реки, что и объясняет их пустынную<sup>205</sup>.

Так же как и при постройке железной дороги было много предложений и проект-записок о наилучшем направлении линии. Это были ходатайства и шадринских и екатеринбургских мукомолов, которые желали проведения линии от Кургана на Шадринск и Екатеринбург и проект-записка Тюменского городского головы А.И. Текутьева о проведении линии Омск – Тюмень. Последняя примечательна тем, что в ней писалось об ошибочном мнении правительства и шадринских и екатеринбургских мукомолов, преследовавшие только свои цели, о проведении пути от Кургана, «не жалея ни денег, ни времени»<sup>206</sup>. Он писал о том, что Проект Екатеринбург – Шадринск – Курган – Омск, подписанный царем, мог затормозить экономическое развитие нашего региона на десятки лет, а главной цели – устранения залежей грузов на Сибирской железной дороге Омск – Курган – Челябинск эта линия не приведет, да и запасных земель на этом пути не имеется, в отличие от Тюмени, где находится «громадное пространство свободной земли, удобной для хлебопашества и развития скотоводства». Так же с проведением этого пути цена хлеба будет регулироваться<sup>207</sup>, что в свою очередь будет способствовать экономическому развитию, предпринимательству и желанию населения заниматься этим делом. Текутьев, зная местность екатеринбургских и шадринских мукомолов, опровергал несоответствующий третий рельсовый путь в отношении культурной и торговой промышленности, которая в данной местности вся исчерпана и не может дать ничего общего для блага государства, а местность

---

<sup>205</sup> Там же. С. 9–10.

<sup>206</sup> Текутьев А.И. Проект-записка тюменского городского головы А.И. Текутьева: предположение о проведении линии железной дороги Омск-Тюмень. СПб., 1903. С. 1.

<sup>207</sup> Там же. С. 4–6.

Тюмень – Омск имеет значение транзитное по перевозке грузов на лошадях продолжении столетий, по случаю неимения рельсового пути<sup>208</sup>.

При рассмотрении вопроса об организации управления дорогой рассматривались два основополагающих варианта. Первый из них заключался в том, что здание управления железной дорогой должно располагаться в городе Омске, т.к. он находился в центре крупнейшей железнодорожной трассы России – Транссибирской магистрали. Вторая точка зрения на этот вопрос подразумевала под собой размещение управления в Тюмени, потому как она располагалась посередине магистрали Пермь – Омск и управление дорогой из этой точки представлялось весьма привлекательным и логичным.

Министерство путей сообщения по этому вопросу на первых этапах его обсуждения не могло вынести общего и единого мнения. Чиновники тюменской администрации, узнав о вероятной возможности размещения в городе здания управления железной дорогой, резко высказались в поддержку этой мысли. Такая позиция выглядела абсолютно объяснимой, потому как будучи не самым крупным городом Сибири, Тюмень, при размещении в ней здания управления железной дорогой, могла получить стабильное государственное финансирование, дающее весьма ощутимые доходы в городской бюджет<sup>209</sup>.

Действия с целью получения столь желанной привилегии чиновники Тобольской губернии осуществляли крайне быстро. Губернатор без сомнений разрешил провести внеочередное собрание тюменской городской думы, которая единогласно высказалась за утверждение плана по строительству здания управления в городе Тюмени. Практически сразу информация об этом решении была отправлена министру путей сообщения и

---

<sup>208</sup> Докладная записка Тюменского городского головы А.И. Текутьева в комиссию о путях сообщения в Государственной Думе // Сибирские вопросы. 1908. № 33–34. С. 67.

<sup>209</sup> К вопросу о подъездных путях в Сибири // Восточное обозрение. 1894. № 121. С. 4.

главе Сибирской железной дороги. В этих телеграммах было указано и согласие городской думы выделить под строительство здания управления либо место вблизи железнодорожного вокзала или здания в центре города, ранее служившие казармами<sup>210</sup>.

Несмотря на имевшиеся, на первый взгляд преимущества Тюмени они фактически перечеркивались тем, что Омск играл более важную роль в жизни Сибири и это было подчеркнуто даже тем, что в нем располагалось генерал-губернаторство Западной Сибири и Степного края. Однако тюменские чиновники и управленцы стремились продемонстрировать высшему начальству все преимущества, которыми могла похвастаться Тюмень. Среди них можно выделить некоторые наиболее характерные моменты: «Тюмень расположена в живописной местности на судоходной реке Тура, является передаточным пунктом грузов с железной дороги на воду и представляет из себя бойкий торгово-промышленный город, имеющий по переписи 1911 г. населения в 41833 человек. (...) Жизнь в Тюмени, находящейся в хлебородной местности с густым земледельческим населением, является довольно дешевой, что можно видеть из представленных при сем справочных цен на... все жизненные продукты за последние три года. ...Город располагает двумя мужскими средними учебными заведениями – реальным и коммерческим училищами. Есть женская гимназия, два городских, одно ремесленное, многочисленные начальные училища. Так что служащие дороги могут дать в Тюмени своим детям образование. ...Не было в Тюмени проблем и с жильем: чиновники подсчитали, что в городе имеется 7500 отдельных жилых зданий, в которых 169 домовладельцев могут представить служащим дороги 580 квартир разных размеров: от 2 до 10 комнат по цене от 10 до 20 рублей в год за квадратную сажень»<sup>211</sup>.

---

<sup>210</sup> ГАТюмО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 422. Л. 17, 30.

<sup>211</sup> Цит. по: Коптелов В.Т. Указ. соч. С. 71.

В целом, главный акцент члены тюменской городской думы делали на демонстрацию «цивилизационных» преимуществ, дающих возможность благополучного существования работников управления. В этом русле говорилось о наличии в городе и таких достижениях цивилизации как электрическое освещение, рестораны, удобные гостиницы, централизованный водопровод, канализация, прекрасные тюменские бани.

Такая благоприятная характеристика дала Тюмени определенную надежду. Однако поездка городского головы П.И. Никольского в Петербург с ходатайством о расположении управления железной дороги в городе Тюмени не сыграла существенной роли и не смогла изменить мнение большинства сотрудников Министерства путей сообщения, посчитавших, что управление железной дороги должно располагаться в административной столице Западной Сибири и ключевому пункту на пути Транссибирской железнодорожной магистрали.

После разбора управленческих вопросов началось непосредственное строительство железной дороги, пролежавшей по довольно сложной местности изрезанной многочисленными оврагами, канавами, небольшими ручьями и крупными реками. В итоге потребовалось строительство 148 объектов, т.е. металлических и железобетонных мостов, каменных труб, а также крупных мостов через значимые реки Тобол, Ишим и Пышма.

В целом, 1913 г. стал знаменательным как для Тюмени, так и для всей Тобольской губернии, установившей прочное транспортное сообщение с развитыми районами Сибири, связь с которыми давала возможность получать крупные дивиденды от торговых операций. Тюменско-Омская железная дорога сделала Тюмень элементом единой системы железных дорог.

Отмечая важность железнодорожного строительства нужно упомянуть и о сооружении станций в городах, через которые прошли магистральные пути. Курган и Тюмень в силу своего приобщения к сети железнодорожного

сообщения имели собственные, отстроенные в самом конце 1890-х гг. станции, предназначенные как для приема товарных, так и пассажирских поездов.

В мае 1894 г., в связи с началом железнодорожного сообщения между Челябинском и Курганом стали осуществляться меры по подготовке к строительству железнодорожной станции в центре Курганского уезда. Она должна была соответствовать уровню третьего класса и содержать в себе здание для размещения пассажиров, вмещающее буфет, кассы и места для ожидания паровозов. Кроме того, железнодорожная станция третьего класса должна была включать в себя пакгауз, товарную платформу, паровозное депо, а так же гидравлический кран. В этом же месяце местные газеты сообщали, что: «железнодорожный вокзал у нас еще не строится, но место для фундамента уже изготовлено; навален и камень, по которому приходится ломать ноги следующим к железной дороге»<sup>212</sup>.

Летом того же 1894 г. постройка станции началась со строительства водонапорной башни и прокладки водопроводных труб. За счет быстрых темпов сооружения вокзальных конструкций, к октябрю были завершены основные строительные работы, и началась подготовка к торжественному открытию станции.

При первом взгляде на новое строение современники высказывали разные мнения, как положительного, так и отрицательного характера: «Поезда битком набитые народом. Такого многолюдства при постройке железной дороги, вероятно, не имелось в виду, иначе вокзал устроен бы был гораздо больше и удобнее. В настоящее время большая часть пассажиров четвертого класса в ожидании поезда размещается на дебаркадере. Через общую же комнату положительно нет возможности пройти, не рискуя наступить на чьи-либо ноги. О буфете и говорить нечего – положительно мал и представляет скорее нечто вроде харчевни с распивочной торговлей, чем

---

<sup>212</sup> Цит. по: Васильева А.М. Указ. соч. С. 205.

буфет Великой Сибирской железной дороги»<sup>213</sup>. В Тюмени железнодорожный вокзал был построен в несколько более широких масштабах. Более маленькие станции, встречавшиеся на пути следования поездов, в Тобольской губернии имели гораздо более скромное оформление, соответствовавшее уровню их значения и размеру населенного пункта.

Интересным моментом, в вопросе становления железных дорог в Тобольской губернии является и то, как они воздействовали на местное население. Как уже не раз отмечалось, практически вся жизнь поселений и городов Тобольской губернии зависела от наличия и качества дорог. Отсутствие их или же малая пропускная способность фактически обрекали населенные пункты на жалкое провинциальное существование. Одним из примеров таких поселений был город Курган, располагавшийся вдали от большого сибирского тракта и в середине XIX в. не игравший существенной роли в торговой жизни губернии. Вполне отчетливо картину жизни этого города описал путешественник: «Расположенный на краю губернии, почти на черте оседлости Западной Сибири, он представлял собой просто “угол” – и ничего более. Жизнь его тихо и мирно протекала изо дня в день, из года в год, в пределах скромного масштаба мелких сплетен и пересудов. Центр земледельческого уезда, – Курган всецело полагал свои интерес в «хлебе» и сопряженных с ним операциях – «купить – продать». Купцы торговали, мужики продавали и покупали, чиновники писали и считали, судьи только писали, мещане «околачивались» и «перебивались», а вместе – ели и пили, пили и ели – вот весь тот цикл явлений, который прежний курганец в простоте душевной называл «жизнью»»<sup>214</sup>.

Новый образ поведения, не свойственный провинциальным жителям Кургана также своеобразно сказался на их жизнедеятельности. Связь с людьми из развитых городов, которые прибыли на строительство,

---

<sup>213</sup> Там же. С. 206.

<sup>214</sup> Шерстобитов А. Указ. соч. С. 44.

способствовала появлению в местном обществе привычек и желаний как положительных, так и отрицательных, потому как с одной стороны курганцы стали проникаться культурными ценностями, существовавшими в других районах страны, а с другой многие жители стали проникаться завистью к богатствам, которыми обладали эти иногородцы. Первоначальное удивление от увиденных нравов у провинциалов быстро сменилось тем, что появилось «страстное желание «урвать», «нагреть», «сцапать», «нажить»<sup>215</sup>.

Проведенная железная дорога в корне изменила культурно-нравственный облик местных жителей и в особенности купеческого сословия осознавшего все преимущества этого пути, по которому они могли осуществлять беспрепятственную торговлю не только с соседними городами, но и другими регионами страны, как центральными, так и отдаленными районами Сибири и Дальнего Востока. Купцы «увидели в ней рычаг, при помощи которого признали себя в состоянии повернуть если не всю землю, то, по крайней мере, свой округ»<sup>216</sup>.

С этого момента большая часть хлебов, ранее расходившихся по окружным поселениям и городам, стала направляться на железнодорожный вокзал, откуда направлялась на продажу в европейскую часть страны. Торговля хлебом резко начала обогащать не только купцом, но и простых крестьянских мужиков, всю жизнь посвящавших земледелию и заготовке зерна. Вслед за продажей хлеба активно принялись за экспорт масла, шерсти, льна и молока. Такие темпы роста торгового оборота сделали неоценимый вклад в поднятие городов Тобольской губернии, ранее лишенных столь эффективной и быстрой связи с другими регионами страны.

Однако у этого явления была и отрицательные стороны. В газетах неоднократно писалось о неурожаях и как следствие этого частого голода. Например, в 1911 г. случилась засуха, неурожай, падеж скота, недоставало

---

<sup>215</sup> Там же.

<sup>216</sup> Там же. С. 45.

хлеба, собранный урожай не покрыл нормальной потребности населения в продовольствии. Запасов не было. «На юге-вторичный подряд недород, в кургане третий, а в целом по губернии потому, что с проведением железной дороги она превратилась из хранительницы хлебных запасов в транзитную станцию мировой, хлебной торговли»<sup>217</sup>. Транссибирская магистраль, связав основные центры Сибири с российским и мировым рынком стала той нитью, ухватившись за которую экономика Тобольской губернии начала быстро подтягиваться к общероссийскому уровню<sup>218</sup>. Отрицательное отношение к железной дороге было вызвано так же и тем фактом, что довольно часто, из-за близкого расположения железной дороги к селениям, последние терпели убытки от пожаров, происходящих от искр проходящих паровозов<sup>219</sup>.

Противоречивым было и влияние железной дороги на горнозаводское производство. Металлургические заводы, выполняя заказы железной дороги, первоначально увеличили производительность до максимальной, но затем зачали, не имея возможности конкурировать с более дешевым уральским металлом<sup>220</sup>.

Появление железной дороги резко изменило жизнь и статус ранее заштатный сибирских городов, таких как Тюмень и Курган. Особенно характерным такое положение дел было для Кургана, лишенного возможности активно развиваться без наличия крупного речного судоходства и развитой дорожной системы. Как сообщала газета: «Особенно ярким и наглядным показателем изменений и быстрого экономического роста Сибири в последнее время являются ее города. Сибирская магистраль оказалась главной причиной расцвета лежащих на ней городов»<sup>221</sup>. Еще одним доказательством положительного влияния железной дороги могут

---

<sup>217</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1913 г. С. 2–4.

<sup>218</sup> Дамешек Л.М., Ремнев А.В. Указ. соч. С. 255.

<sup>219</sup> ГАТО. Ф. 335. Оп. 1. Д. 14. Л. 1<sup>а</sup>–4 об.

<sup>220</sup> Дамешек Л.М., Ремнев А.В. Указ. соч. С. 255.

<sup>221</sup> Известия Томского округа путей сообщения. 1913. № 64. С. 10.

служить торговые обороты и внутрисибирской торговли в губернии. Неоднократно в памятных книжках Тобольской губернии упоминается, и даже делается акцент, именно на этот фактор развития – «такое положение этих ярмарок, несмотря на тяжелые экономические условия в отчетном году населения губернии, говорит за то, что они вызваны к жизни не исключительно потребностями местного населения, а лишь благодаря удобству своего расположения при железнодорожных путях и являются, главным образом, связующим звеном коммерческих интересов крупных торговых центров Европейской России с вообще Сибирскими и Среднеазиатскими»<sup>222</sup>.

Строительство железной дороги в Тобольской губернии и в особенности провинциальных уездных городах дало широко идущие последствия, способствовавшие поднятию уровня сельского хозяйства. В эти приобщенные к пронзающему всю Россию пути города стали прибывать многочисленные иногородцы, увидевшие в этих землях потенциальные источники прибыли: «Понастроили они по курганским деревням маслоделен, понаставили в них сепараторы и кликнули клич по «мальчикам без штанов», приглашая получить их взамен лакомства молочком наличные денежки – и в придачу синюю бурду, так называемый «обрат»<sup>223</sup>. Этот пример свидетельствует о том, что на смену отдельному кустарному производству молочной продукции пришло масштабное промышленное, основанное на труде подростков, за копейки готовых выполнять различную работу. Именно железная дорога сделала из захолустного места один из значимых районов сельскохозяйственного производства. Это событие имело далеко идущие последствия для крестьян, получивших возможность получать большую прибыль от собственной работы.

---

<sup>222</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1913 г. С. 53–54.

<sup>223</sup> Дамешек Л.М., Ремнев А.В. Указ. соч. С. 45.

В конце XIX – начале XX вв. в Сибири относительно распространение получили фермерские хозяйства, основанные на купленной или арендованной земле. Немалую их часть составляли немецкие предпринимательские хозяйства, которые наряду с водворением на переселенческих участках в конце XIX – начале XX вв. основали в Западной Сибири достаточно большое число поселений на купленных или арендованных ими государственных и частных землях, возникавшие, как правило, в достаточно освоенных районах, поблизости от коммуникаций и рынков сбыта, а именно в непосредственной близости от Транссибирской магистрали. По данным Э. Циммермана, который путешествовал в то время по Сибири, большую часть частновладельческой земли в этом районе уже приобрели себе немцы. Кроме того, они активно продолжали разыскивать новые продающиеся земли<sup>224</sup>.

Такое возрастание количества торговых сделок на казенные земли было связано с законом от 8 июня 1901 г. «Об отводе частным лицам казенных земель в Сибири»<sup>225</sup>. И в дальнейшем правительство поощряло создание частновладельческих имений, таким образом, надеясь, что «соседство более крупных и более культурных хозяйств, чем обычные переселенческие, может помочь общему поднятию сельского хозяйства за Уралом, внести в него разнообразие и улучшенные приемы и дать крестьянскому населению подсобные заработки»<sup>226</sup>.

По мере своего развития немецкие фермерские хозяйства довольно быстро перерастали из потребительских в предпочтительно предпринимательские сельскохозяйственные производства. Основными занятиями фермеров были зерноводство и животноводство.

---

<sup>224</sup> Циммерман Э. По великой Сибирской железной дороге. Путевые заметки. С. 127.

<sup>225</sup> ПСЗ РИ. Собр. 3-е. Т. 21. № 20338.

<sup>226</sup> Проект образования в заселенных районах за Уралом крупных частновладельческих хозяйств // Вопросы колонизации. № 9. 1911. С. 459.

Немцы охотно приобретали землю, особенно в непосредственной близости от Транссибирской магистрали. Современники отмечали, что «...трудолюбивые немецкие колонисты приобретают земли не в видах спекуляции, а, напротив, с целью продуктивной земледельческой деятельности, и в этом отношении они, конечно, составляют весьма производительный для Сибири элемент колонизации»<sup>227</sup>. По данным Крестьянского поземельного банка, в 1914 г. в Тобольской губернии немцы владели 37 участками площадью 16681 десятина земли (5% частновладельческих земель)<sup>228</sup>. В крупных немецких предпринимательских фермах с успехом развивалось дело по переработке произведенной сельскохозяйственной продукции. В этих частновладельческих немецких имениях, многие из которых впоследствии также превратились в крупные населенные пункты, обычным явлением были молотилки, мельницы, маслобойки, сепараторы, сыроварни, работавшие как на рынок или на заказ, так и на внутривладельческое потребление. П.П. Вибе, приводя в своей монографии воспоминания современников, пишет о том, что в имениях «особенно была развита перерабатывающая промышленность. Здесь были паровые мельницы, предприятия по переработке молока и многое другое»<sup>229</sup>. Большим достижением российских немцев-предпринимателей, где они участвовали, главным образом, в сельскохозяйственных разделах, стало представление своей продукции в Первой Западно-Сибирской сельскохозяйственной, лесной и торгово-промышленной выставке. Многие лошади были признаны лидерами, некоторые из них были удостоены одной из двух золотых медалей. Сибирские немцы-предприниматели получили большие серебряные медали за достижения в разведении крупного рогатого

---

<sup>227</sup> Циммерман Э. По великой Сибирской железной дороге. Путевые заметки. С. 127.

<sup>228</sup> Вибе П.П. Немецкие колонии в Сибири: социально-экономический аспект: монография. Омск, 2007. С. 108.

<sup>229</sup> Там же. С. 132.

скота, в овцеводстве и верблюдоводстве, за машины для приготовления масла и более удобную агротехнику<sup>230</sup>. Поскольку переселенческий отдел, устроенный Переселенческим управлением, наглядно представил современное положение переселения, его исторический рост и то выдающееся значение, какое занимает переселение в ряду других явлений экономической жизни Сибири. Таким образом, нельзя исключать значительных заслуг немецких фермерских хозяйств в развитии зерноводства и животноводства в Сибири, в переработке произведенной сельскохозяйственной продукции и ее реализации на внутреннем и внешнем рынках. Показывая собой образец развития, многие из них играли заметную роль в экономике края, в деле распространения передовых методов ведения сельского хозяйства.

Изменился и внешний облик местных жителей, в среде которых появилось множество желающих стать похожими на представителей культурного русского общества. Товары домашнего обихода, одежда и многие другие предметы стали пользоваться огромным спросом, нанося решающий удар по ранее устоявшимся отшельническим традициям и привычкам. Такая ситуация стала характерной практически для всех сибирских городов, в которые была проведена железная дорога.

По подсчетам Г.А. Бочановой и Л.М. Горюшкина за период с 1897 по 1917 гг. в Сибирь из Европейской части России прибыло около 4 млн. человек, что в свою очередь не могло не повлиять на увеличение объемов переписки между переселенцами и их родственниками из Европейской части России<sup>231</sup>. Соответственно развитие железнодорожного транспорта в Сибири во второй половине XIX в., благодаря таким характеристикам как скорость перевозки почты, сохранность почтовых писем и, что не мало важно,

---

<sup>230</sup> Список экспонентов, получивших награды на Первой западно-сибирской выставке в городе Омске в 1911 году. Омск, 1911. С. 1–7.

<sup>231</sup> Бочанова Г.А. Горюшкин Л.М., Так начинался Новосибирск. Новосибирск, 1983. С. 8.

возможность осуществлять распределение почтовой корреспонденции в пути, вызвало перемены в процессе транспортировки значительной части почтовой корреспонденции, а также появление специального обслуживающего состава – объездных чиновников и разъездных почтальонов.

Определять уровень и темпы развития промышленности, торговли, рост населения, занятий жителей в изучаемый период стал новый вид коммуникаций — железнодорожный транспорт. В целом, можно отметить, что железные дороги привнесли неоценимый вклад в развитие транспортной системы региона, а с этим – экономики, культуры и социальной сферы.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие путей сообщения на территории Тобольской губернии было во многом обусловлено историческими реалиями, в которых существовала Сибирь. Несмотря на постепенное проникновение в регион цивилизации, привнесшей множество новшеств в жизнь местного населения, обеспечение транспортными путями на протяжении десятков лет оставались серьезнейшей проблемой, ставящей под вопрос возможности быстрого и эффективного развития как сельского хозяйства и промышленности, так и распространения основ российской культуры на все районы края.

До начала XIX в. на имперской окраине не существовало системы дорожного сообщения, позволявшей свободно передвигаться людям и товарам, направляемым для продажи в центр страны. Имевшиеся сухопутные пути во многом напоминали тропинки и служили для перемещения одного или нескольких человек, не имели должного оформления для проезда конных повозок, тем самым исключали возможность транспортировки значительных грузов на дальние расстояния.

Вторая половина XIX столетия коренным образом преобразила систему почтового и товарного дорожного сообщения. В этот период количество дорог, расходящихся в различных направлениях, увеличилось в разы по сравнению с тем числом, что существовало в конце первой половины века.

Развитие почтового сообщения способствовало повышению эффективности деятельности разного рода органов управления, ранее не имевших возможности быстро получать указания и доставлять отчетность в вышестоящие органы. Рост торговых дорог в первую очередь сказался на положительном развитии торговой деятельности, осуществлявшейся многочисленными представителями купеческого сословия. Во-вторых, стабильное сообщение с крупными торговыми центрами позволяло крестьянам, занятым производством зерна, масла и прочей

сельскохозяйственной продукции находить рынки сбыта и тем самым поднимать уровень собственной экономической состоятельности.

Существенным фактором, повлиявшим на значительное расширение дорожных коммуникаций в отдаленных районах Тобольской губернии, стало переселенческое движение, спровоцированное российским правительством в самом начале XX в. Тысячи новых поселенцев остро нуждались в путях сообщения с уже устоявшимися населенными пунктами, т.к. без обращения к ним с торговыми целями развитие подсобного хозяйства было либо чрезмерно затруднительными, либо совсем невозможным из-за суровых условий, характеризовавших природу Тобольской губернии.

Возникновение переселенческого управления способствовало скорому разрешению этого вопроса, но в дорожно-строительной деятельности в тот период ощущались существенные недостатки, вызванные слабым контролем государства за использованием финансов, а также слабой подготовленностью наличного состава органов губернского управления на местах. Так или иначе затруднения в строительстве переселенческих дорог сбавили темпы прироста населения в губернии, а в некоторых случаях и вовсе вынудили новоприбывших жителей отказаться от попыток обустроиться в местах, лишенных связи с цивилизацией.

В вопросе развития водных путей сообщения первостепенное внимание занимает речное судоходство, служившее основным способом перемещения и пассажиров и товаров на огромные расстояния. При становлении развитой системы сухопутного сообщения в начале второй половины XIX в., речное судоходство не только не было заброшено, но и стало переживать эпоху своего расцвета.

Этому способствовали два фактора. Во-первых, активная позиция тобольского и тюменского купечества и предпринимательства, стремившегося за счет эффективного использования крупнейших рек Западной Сибири, таких как Обь, Иртыш, Тобол, Пышма и других, повысить

собственные доходы и распространить свои товары как можно дальше, найти новые рынки сбыта. Во-вторых, появление на Урале и в Сибири достижений научно-технического прогресса – пароходов, позволило создать условия для реализации давних задумок путешественников и торговцев, таких как достижение по рекам Омска, Томска, Барнаула или выход по Оби в Северный Ледовитый океан.

Первые десятилетия, в течение которых по рекам Тобольской губернии стали курсировать пароходы не дали мгновенных положительных результатов и потребовали множество усилий и затрат для того, чтобы нагруженные товаром суда могли в течение одного навигационного периода, т.е. летних месяцев совершить рейс до Омска или Барнаула и обратно. Однако со временем опробованные пути речного сообщения и достаточно мощные пароходы позволили превратить сибирские реки в настоящие водные дороги, связавшие Тобольскую губернию с соседними регионами, оказавшими существенное влияние на экономическое развитие.

При определении значения водных торговых путей в Тобольской губернии начиная с XVI в., особое внимание уделялось морской торговле, осуществление которой путем выхода через Обь в Карское море активно обсуждалось и попытки установления такой связи Западной Сибири с Европой предпринимались не только тобольскими энтузиастами, но и европейцами: голландцами, шведами и англичанами. В итоге, многочисленные попытки, несмотря на первоначальные крупные неудачи смогли сделать шаг к тому, о чем мечтали многие представители и тобольского купечества и иностранцы, желавшие наладить пути выгодной торговли с Сибирью, полной природными ресурсами, недоступные в других регионах мира. К началу XX в. сообщение с Англией через Карское море было успешно опробовано.

Другим техническим новшеством, изобретенным в первой половине XIX в. и нашедшим свое активное применение только в последующие

десятилетия, стала железная дорога и паровоз. Благодаря строительству магистрали Пермь – Тюмень, соединившей Европейскую Россию и Западную Сибирь, началось активное железнодорожное строительство на просторах юга Тобольской губернии.

Особое значение в приобщении Тобольской губернии к единой, общероссийской системе железнодорожного сообщения сыграла Транссибирская магистраль, прошедшая через территорию Курганского уезда и связавшего его с остальной Россией. Позже сознавая всю выгоду от присоединения к крупнейшему в России железнодорожному пути, из Тюмени также построили магистраль до Омска.

В целом, отвечая на вопрос о значении путей сообщения в Тобольской губернии во второй половине XIX – начале XX в., можно с уверенностью сказать, что именно этот фактор позволил региону перешагнуть отсталый уровень развития хозяйства и культуры, завершить процесс его полноценного вливания в систему жизнедеятельности Российского государства. Именно за счет установления прочной связи между Центральной Россией и Западной Сибирью удалось достичь высочайших показателей доходности от торговых операций, осуществлявшихся в начале XX в. Товары в огромных масштабах поступавшие на реализацию в крупные города как Европейской части России, так и Европы, сыграли немаловажную роль в возвышении российской экономики в годы, предшествовавшие Первой мировой войне.

Помимо общегосударственного значения, пути сообщения способствовали улучшению уровня жизни населения, получавшего возможность путем торговли или участия в строительстве дорог повысить свой достаток. Через дороги и реки произошло окончательное изучение западносибирских территорий, и пути сообщения сыграли важнейшую роль в жизни Тобольской губернии второй половины XIX – начала XX в. в целом.

# СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

## 1. Труды теоретико-методологического характера

1.1. Алексеев, В.В. Модернизационная перспектива: проблемы и подходы // Опыт российских модернизаций XVIII–XX века. М., 2000. С. 10–49.

1.2. Алексеев В.В. Россия в контексте теории модернизации (вместо предисловия) // Российская модернизация XIX–XX веков: Институциональные, социальные, экономические перемены. Уфа, 1997. С. 3–10.

1.3. Бочаров А.В. Алгоритмы использования основных научных методов в конкретно-историческом исследовании. Учебное пособие. Томск, 2007.

1.4. Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования. М., 2003.

1.5. Коломийцев В.Ф. Методология истории (От источника к исследованию). М., 2001.

1.6. Крупина Т.Д. Теория модернизации и некоторые проблемы развития России конца XIX – начала XX в. // История СССР. 1971. № 1. С. 191–205.

1.7. Лейбович О.Л. Модернизация в России. К методологии изучения современной отечественной истории. Пермь, 1996.

1.8. Побережников И.В. Образование в контексте модернизации // Наука и образование в стратегии национальной безопасности и регионального развития. Екатеринбург, 1999. С. 67–81.

1.9. Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу: теоретико-методологические проблемы модернизации. М., 2006.

1.10. Федотова В.Г. Типология модернизаций и способов их изучения // Вопросы философии. 2000. № 4. С. 3–27.

1.11. Юдин Э.Г. Системный подход и принцип деятельности. М., 1978.

## **2. Законодательные акты**

2.1. Временные правила о выдаче единовременных пособий поденным мастерским и рабочим, их вдовам и семействам на казенных железных дорогах, распространенные 22 ноября 1885 г. и измененные 13 июня 1886 г. СПб., 1885, 1886.

2.2. МПС. Управление казенных железных дорог. Сборник управления делами пенсионных касс служащих на казенных железных дорогах. СПб., 1896.

2.3. Общий устав российских железных дорог // СЗ РИ. Т. 12. Ч. 1. СПб., 1886.

2.4. Положение о пенсионных кассах на казенных железных дорогах (2 июня 1903 г.) .СПб., 1903.

2.5. Положение о подъездных путях к железным дорогам // СЗ РИ. Т. 12. Ч. 1. СПб., 1893.

2.6. Правила выдачи единовременных пособий служащим, вдовам и семействам (25 декабря 1884 г.). СПб., 1884.

2.7. ПСЗ РИ. Собр. 3-е. Т. 1–33. СПб., 1885–1916.

2.8. Устав почтовый // СЗ РИ. Т. 12. Ч. 1. СПб., 1857.

2.9. Устав торговый // СЗ РИ. Т. 11. Ч. 2. СПб., 1887.

## **3. Материалы государственных и общественных организаций, комментарии специалистов, инструкции, отчеты**

3.1. Высочайшая благодарность императора Александра III // Тобольские губернские ведомости. 1886. № 31. С. 1.

3.2. Гаге К., Тегнер Г. Об условиях торгового сношения Европы с Западной Сибирью // Записки Западно-Сибирского императорского Русского географического общества. Кн. 4. Омск, 1882. С. 16–25.

3.3. Даль Х. Отчет экспедиции общества для содействия для содействия русской промышленности и торговле, для исследования водного и сухопутного сообщения Байдарацкой губы с Обью через перешеек полуострова Ямал. СПб., 1877.

3.4. Докладная записка Тюменского городского головы А.И. Текутьева в комиссию о путях сообщения в Государственной Думе // Сибирские вопросы. 1908. № 33–34. С. 66–68.

3.5. К вопросу о подъездных путях в Сибири // Восточное обозрение. 1894. № 121. С. 9–13.

3.6. К вопросу о Сибирской железной дороге // Восточное обозрение. 1892. № 48. С. 11–15.

3.7. К описанию путей сообщения. Один из проектов, касающихся сооружения Сибирской железной дороги // Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1900. № 2. С. 74–76.

3.8. О сибирском пароходстве Тюменско-Томской водяной системы // Тобольские губернские ведомости. 1857. № 11. С. 67–69.

3.9. Отчеты по эксплуатации казенных железных дорог за 1901, 1907, 1914 гг. Сибирская железная дорога. Томск, 1903, 1909, 1916.

3.10. Проект образования в заселенных районах за Уралом крупных частно-владельческих хозяйств // Вопросы колонизации. СПб., № 9. 1911. С. 459.

3.11. Ссылка в Сибирь. Очерк ее истории и современного положения. Для Высочайше учрежденной комиссии о мероприятиях по отмене ссылки. СПб., 1900.

3.12. Текутьев А.И. О проведении железной дороги от Тюмени на Ялуторовск – Ишим – Тюкалинск – Омск. Тюмень, 1901.

3.13. Текутьев А.И. Проект-записка Тюменского Городского Головы А.И. Текутьева: предположение о проведении линии железной дороги Омск-Тюмень. СПб., 1903.

3.14. Дмитриевский К. Сибирская железная дорога. Отчет по санитарной части Сибирской железной дороги. Томск, 1906.

#### **4. Справочно-статистические издания**

4.1. Адрес-календарь Тобольской губернии на [1864, 1875, 1884, 1889–1893, 1895, 1897–1901, 1904, 1906–1908, 1910–1915 гг.]. Тобольск, [1864, 1875, 1884, 1889–1893, 1895, 1897–1900, 1904, 1906–1908, 1910–1915].

4.2. Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т.17. Ч. 1. СПб., 1849.

4.3. Волости и населенные места 1893 г. Вып. 10: Тобольская губерния / Издание Центрального статистического комитета Мин. внутр. дел. СПб., 1894.

4.4. Вольский З. Вся Сибирь: Справочная книга по всем отраслям культурной и торгово-промышленной жизни Сибири. Изд. первое. СПб., 1908.

4.5. Гагемейстер Ю.А. Статистическое обозрение Сибири, составленное по высочайшему его императорского величества повелению при Сибирском комитете. В 3 ч. Ч. 2. СПб., 1854.

4.6. Города России в 1904 г. / Центр. стат. ком. МВД. СПб., 1906.

4.7. Городские поселения в Российской империи. Т. 7. СПб., 1865.

4.8. Дунин-Горкавич А.А. Карта и справочная книжка Тобольской губернии (составлена по последним сведениям, собранным до января 1904 г.). Тобольск, 1904.

4.9. Краткое историческое описание г. Тобольска. Тобольск, 1887.

- 4.10. Обзор Тобольской губернии за [1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899 гг.]. Тобольск, [1895, 1897, 1898, 1898, 1899, 1900].
- 4.11. Памятная книжка Тобольской губернии на [1861, 1862, 1864, 1884, 1913, 1915 гг.]. Тобольск, [1861, 1862, 1864, 1884, 1913, 1915].
- 4.12. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи, 1897 г. Вып. 78. Тобольская губерния. СПб., 1905.
- 4.13. Полное географическое описание нашего отечества: настольная и дорожная книга для русских людей. В 20 т. Т. 16. Западная Сибирь / Под ред. В.П. Семенова-Тян-Шанского; под общим руководством П.П. Семенова-Тян-Шанского и В.И. Ламанского. СПб., 1907.
- 4.14. Почтовый дорожник Российской Империи. Пг., 1915.
- 4.15. Почтовый дорожник Российской Империи: с приложением нумерной карты / изданный по высочайшему повелению Почтовым Департаментом. С.-Петербург, 1875.
- 4.16. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге от С-Петербурга до Владивостока [1901–1902, 1909–1910 гг.] / Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова. СПб., [1901, 1909].
- 4.17. Рубакин Н. Рассказы о Западной Сибири или о губерниях Тобольской и Томской и как там живут люди. М., 1915.
- 4.18. Сибирская Советская энциклопедия. Т. 3. Новосибирск, 1932.
- 4.19. Сибирский торгово-промышленный календарь на 1894 г. Томск, 1893.
- 4.20. Сибирский торгово-промышленный календарь на 1911 г. СПб., [1911].
- 4.21. Список населенных мест Тобольской губернии по сведениям 1868–1869 гг. СПб., 1871.
- 4.22. Статистический обзор Тобольской губернии за [1897, 1898, 1899 гг.]. Издание Губернского статистического комитета. Тобольск, [1898, 1900, 1900].

4.23. Статистическое обозрение Сибири, составленное на основании сведений, почерпнутых из актов правительства и других достоверных источников. СПб., 1810.

4.24. Тобольская губерния. Список населенных мест по сведениям 1868–1869 г. / Издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел. СПб., 1871.

4.25. Тюмень. Справочник и адрес-календарь по городу и уезду за 1913 г. Тюмень, 1913.

4.26. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири. 1032–1882 гг. / Сост. И.В. Щеглов. Иркутск, 1883.

4.27. Экономическое состояние городских поселений Сибири. СПб., 1882.

## **5. Периодическая печать**

5.1. Вестник Европы. СПб., 1866–1917.

5.2. Вопросы колонизации. СПб., 1907–1917

5.3. Восточное обозрение. СПб., Иркутск, 1882–1906.

5.4. Дорожник по Сибири и Азиатской России. Томск, 1899–1901.

5.5. Известия Томского округа путей сообщения. Томск, 1912–1919.

5.6. Русская мысль. СПб., 1865–1917.

5.7. Русская старина. СПб., 1881–1917.

5.8. Русское богатство. СПб., 1876–1917.

5.9. Северный вестник. СПб., 1887–1899.

5.10. Сибирская газета. Томск, 1881–1888.

5.11. Сибирская жизнь. Томск, 1897–1917.

5.12. Сибирская торговая газета. Тюмень, 1897–1917.

5.13. Сибирский вестник. Томск, 1885–1905.

5.14. Сибирские вопросы. СПб., 1905–1912.

- 5.15. Сибирский листок. Тобольск, 1890–1917.
- 5.16. Сибирский наблюдатель. Томск, 1901–1905.
- 5.17. Тобольские губернские ведомости. Тобольск, 1857–1917.

## **6. Источники личного происхождения**

- 6.1. «Великое переселение» и лесная неурядица // Сибирские вопросы. 1908. № 29–30. С. 34–42.
- 6.2. Воейков А. Железные дороги в Сибири и Средней Азии // Восточное обозрение. 1884. № 50. С. 10–11.
- 6.3. Воспоминания А.А. Ауэрбаха // Исторический вестник. 1905. № 8. С. 347–374; № 9. С. 672–697; № 10. С. 37–61; № 11. С. 399–431; № 12. С. 813–845.
- 6.4. Высоцкий Н.К., Чукмалдин Н.М. Записка о плавании по реке Туре пароходов и о направлении предполагаемой железной дороги (Предназначалась для отсылки в Пермский железнодорожный комитет от лица тюменского общества по инициативе тюменского городского головы Филимона Степановича Колмогорова) // Лукич. 2001. № 4. С. 51–73.
- 6.5. Заметки и воспоминания В.М. Флоринского // Русская старина. 1906. № 4. С. 109–156; № 5. С. 280–323.
- 6.6. И. П-ъ. Северный морской путь // Сибирские вопросы. 1910. № 12. С. 18–20.
- 6.7. Исаев А.А. Как относятся в Сибири к переселенцам // Русская мысль. 1891. № 1. С. 80–90.
- 6.8. Квитка М. По рекам Западной Сибири. (Из впечатлений поверхностного туриста) // Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1900. № 2. С. 33–40; № 4. С. 28–35.
- 6.9. Кеннан Дж. Сибирь. СПб., 1906. Т. 1.

6.10. Комитет Сибирской железной дороги и его мероприятия // Восточное обозрение. 1893. № 13/14. С. 1–3.

6.11. Корш Е.В. Восемь лет в Сибири // Исторический вестник. 1910. № 5. С. 423–449; № 6. С. 806–834; № 7. С. 27–57.

6.12. Петрович П. Из жизни Тобольской губернии // Сибирские вопросы. 1908. № 26. С. 22–32.

6.13. Печальник И. Переселенческий «рай» в Туринском уезде // Сибирские вопросы. 1908. № 43–44. С. 14–23.

6.14. По Великой Сибирской железной дороге. (По А. Коротневу, К. Носилу и др.) // Азиатская Россия. Иллюстрированный географический сборник. М., 1905. С. 428–437.

6.15. Попов И. Тюмень-Омская железная дорога // Сибирские вопросы. 1908. № 13. С. 7–11.

6.16. Потанин Г.Н. Воспоминания // Литературное наследство Сибири. Т. 6. Новосибирск, 1983. С. 22–303.

6.17. Проезжий. Сибирский тракт (из путевых заметок) // Восточное обозрение. 1887. № 11. С. 17–23.

6.18. Речи сибирских депутатов в Государственной думе // Сибирские вопросы. 1909. № 17. С. 42–48; № 18. С. 43–45.

6.19. Сибирская железная дорога // Северный вестник. 1891. № 4. С. 21.

6.20. Сибирская хроника // Сибирская газета. 1885. № 2. С. 48–49.

6.21. Скалозубов Н.Л. Впечатления и заметки (Из поездки в Тобольскую губернию в 1908 г.) // Сибирские вопросы. 1909. № 22. С. 3–10; № 23. С. 3–16.

6.22. Скалозубов Н.Л. Из поездок по Тобольской губернии в 1895 году. Тобольск, 1896.

6.23. Скалозубов Н.Л. Как знакомят министров с положением переселенческого дела на местах // Сибирские вопросы. 1911. № 4. С. 44–46.

6.24. Скалозубов Н.Л. Мысли и наблюдения // Сибирские вопросы. 1910. № 16. С. 17–22.

6.25. Телешов Н.Д. За Урал. Из скитаний по Западной Сибири. Очерки. М., 1897.

6.26. Телешов Н.Д. Переселенцы // Азиатская Россия. Иллюстрированный географический сборник. М., 1905. С. 384–394.

6.27. Финш О., Брэм А. Путешествие в Западную Сибирь. М., 1882.

6.28. Циммерман Э. По великой Сибирской железной дороге. Путевые заметки // Вестник Европы. № 1. 1903. С. 107–137; № 2. С. 486–512.

6.29. Чехов А.П. Из Сибири // Чехов А.П. Собрание сочинений. Т. 14–15. 1889–1895. М., 1978. С. 5–38.

6.30. Чукмалдин Н.М. Г. Тюмень // Лукич. 2001. № 4. С. 74–83.

6.31. Чукмалдин Н.М. Записки о моей жизни. М., 1902.

6.32. Чукмалдин Н.М. Значение для Сибири морского пути (Доклад особому совещанию при департаменте торговли и мануфактур Министерства финансов) // Лукич. 2001. № 4. С. 124–129.

6.33. Чукмалдин Н.М. Мои воспоминания. Тюмень, 1997.

6.34. Шерстобитов А. Степной путь. От Кургана до Акмолов // Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1899. № 3. С. 43–59.

## **7. Архивные источники**

### **7.1. Государственный архив в г. Тобольске**

Ф. 3. Переселенческое отделение Тобольского губернского управления (1895–1918).

Оп. 1. Д. 15, 16, 17, 20, 23, 275, 393.

Ф. 152. Тобольское общее губернское управление (1822–1917).

- Оп. 42. Д. 310.
- Оп. 44. Д. 38.
- Ф. 329. Тобольское губернское правление (1782–1895).
- Оп. 1. Д. 8, 11.
- Оп. 12. Д. 23, 24.
- Ф. 335. Отделение по крестьянским делам Тобольского губернского управления (1895–1918).
- Оп. 1. Д. 1, 14, 30, 51.
- Ф. 353. Строительное отделение Тобольского губернского управления (1885–1917)
- Оп. 2. Д. 1.
- Ф. 479. Тобольский губернатор (1804–1916).
- Оп. 2. Д. 6.
- Ф. 534. Комитет Сибирской железной дороги (1893– 1899) .
- Оп. 1. Д. 3.

## **7.2. Государственный архив Тюменской области**

- Ф. 1. Тюменская городская управа (1882–1919).
- Оп. 1. Д. 2, 40, 244, 252, 265, 270, 271, 273, 355, 363, 415, 415а, 416, 422, 426, 434.
- Ф. 2. Тюменская городская Дума (1779–1917).
- Оп. 1. Д. 234, 421, 519, 758, 803, 830, 1105, 1111, 1137.
- Ф. 8. Ишимская уездная земельно-устроительная партия (1909–1919).
- Оп. 1. Д. 1, 13.
- Ф. 64. Тюменская почтово-телеграфная контора (1893–1917).
- Оп. 1. Д. 5.
- Ф. 75. Богандинское волостное правление (1897–1916).
- Оп. 2. Д. 45.

Ф. 79. Бухарское волостное правление (1843–1917).

Оп. 2. Д. 57.

Ф. 80. Кашегальское инородческое волостное правление (1882–1917).

Оп. 1. Д. 5, 6, 24, 35, 55.

Ф. 159. Тюменский окружной исправник (1871–1887).

Оп. 1. Д. 1.

Ф. 237. Канцелярия инспектора Тюменско-Ачинского ссыльного тракта Главного инспектора пересылки арестантов Министерства юстиции (1901–1902).

Оп. 1. Д. 1.

## **8. Исследования**

8.1. Азиатская Россия. Т. 1. СПб., 1914.

8.2. Андреева Е.А. Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников // Труды ТОКМ. Томск, 2000. Т. 12. С. 22–27.

8.3. Белобородов В.Я. Товарный выход Западной Сибири к морскому порту // Северная Азия. Общественно-политический журнал. М., 1925. № 3. С. 11–23.

8.4. Беспалова Ю.М. Западно-сибирские предприниматели второй половины XIX – начала XX в.: имена, биографии, судьбы (качественные исследования в социологии культуры). Тюмень, 2002.

8.5. Богданович Е.В. О Сибирской железной дороге и о развитии Уральского горного промысла. СПб., 1866.

8.6. Боголепов М. Торговля в Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. СПб., 1908. С. 169–200.

8.7. Бойко В.П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения (дороги и их строительство как средство хозяйственного и социокультурного развития общества и государства). Томск, 2010.

8.8. Бойко В.П. Роль Московско-Сибирского тракта в хозяйственном и культурном развитии Сибири XIX в. // Вестник Томского государственного университета. 2012. № 2. С. 46–51.

8.9. Бойко В.П. Томское купечество в конце XVIII–XIX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск, 1996.

8.10. Васильева А.М. Забытый Курган. Курган, 1997.

8.11. Введенский И. Землеустройство и колонизация // Вопросы колонизации. 1912. № 11. С. 78–102.

8.12. Вибе П.П. Немецкие колонии в Сибири: социально-экономический аспект: монография. Омск, 2007.

8.13. Волошинов Н.А. Сибирская железная дорога. СПб., 1890.

8.14. Вопросы аграрной истории России. М., 1974.

8.15. Востротин Н.В. Северный морской торговый путь в Сибирь // Сибирские вопросы. 1905. № 1. С. 338–361.

8.16. Головачев П.М. Сибирь. М., 1902.

8.17. Головачев П.М. Сибирь. Природа. Люди. Жизнь. М., 1905.

8.18. Головачев П.М. Экономическая география Сибири. М., 1914.

8.19. Головин Б.Д. История парового судоходства в Обь-Иртышском бассейне. Омск, 1947.

8.20. Голодников К.М. Город Тобольск и его окрестности: Исторический очерк. Тобольск, 1887.

8.21. Голодников К.М. Тобольская губерния накануне 300-летия годовщины завоевания Сибири. 2-е изд. Тобольск, 1882.

8.22. Горюшкин Л.М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.). Новосибирск, 1976.

- 8.23. Горюшкин Л.М. Место Сибири в составе России в период капитализма // Исторический опыт освоения Сибири: Бахрушинские чтения 1985 г.: Межвузовский сборник научных трудов. Новосибирск, 1986. С. 37–50.
- 8.24. Гронский П.Е. Как строить Сибирскую железную дорогу? М., 1891.
- 8.25. Гурьев Н.А. Тобольская губерния // Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1900. № 2. С. 1–20; № 4. С. 1–12; № 5. С. 1–13; № 6. С. 1–24.
- 8.26. Дамешек Л.М., Ремнев А.В. Сибирь в составе Российской империи. М., 2007.
- 8.27. Дунин-Горкавич А.А. Обзор современного положения и нужд Тобольского севера. Тобольск, 1905.
- 8.28. Дунин-Горкавич А.А. Нужды Тобольского Севера и меры для их удовлетворения // Памятная книжка Тобольской губернии на 1908 г. Тобольск, 1908.
- 8.29. Дунин-Горкавич А.А. Тобольский север. СПб, 1904.
- 8.30. Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Т. 11: Западная Сибирь. СПб., 1884.
- 8.31. Завалишин И. Описание Западной Сибири. М., 1862.
- 8.32. Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период. М., 1991.
- 8.33. История Сибири. Т. 3. Л., 1968.
- 8.34. Казаркин Т.А. Из истории Московско-Сибирского тракта // Труды ТОКМ. Томск, 2000. Т. 12. С. 15–21.
- 8.35. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск, 1984.
- 8.36. Как создавался Транссиб // РЖД-Партнер. 1998. № 2. С. 11–32.

8.37. Канн С.К. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по естественнонаучному изучению Сибири в конце XIX – начале XX вв. Новосибирск, 2007. С. 257–266.

8.38. Канн С.К. Западно-Сибирские изыскания Транссиба в 1891–1892 гг. // Первые Ермаковские чтения «Сибирь: вчера, сегодня, завтра». Материалы региональной научной конференции. Новосибирск, 2009. С. 73–75.

8.39. Картамышев В.П. Сибирская железная дорога. Томск, 1889.

8.40. Катионов О.Н. Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. Новосибирск, 1983. С. 78–86.

8.41. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск, 2004.

8.42. Катионов О.Н. Московско–Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири: 30-е гг. XVIII–90-е гг. XIX вв. Новосибирск, 2006.

8.43. Катионов О.Н. Трудовые традиции в извозном промысле крестьян Сибири во второй половине XIX в. // Трудовые традиции сибирского крестьянства (конец XVIII – начало XX века). Новосибирск, 1982. С. 24–42.

8.44. Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. СПб., 1900.

8.45. Коновалов П.С. Грузооборот Сибирской железной дороги в 1895–1913 гг. // Хозяйственное освоение Сибири. Томск, 1991. Вып. 1. С. 155–167.

8.46. Коновалов П.С. Проекты 50–80-х гг. XIX в. строительства железных дорог в Сибири // Проблемы генезиса и развития капиталистических отношений в Сибири. Барнаул, 1990. С.16–31.

8.47. Коптелов В.Т. Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II: исторический очерк. Тюмень, 2003.

- 8.48. Крестьянство Сибири в эпоху капитализма. Новосибирск, 1983.
- 8.49. Мамсик С. Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII–XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм. Новосибирск, 2001.
- 8.50. Матханова Н.П. Тобольский губернатор В.А. Арцимович и его записки о севере губернии // Гуманитарные науки в Сибири. 2013. № 3. С. 10–14.
- 8.51. Нансен Ф. В страну будущего. Пг., 1915.
- 8.52. Ноткин А.И. Северный морской путь (К вопросу о хозяйственном развитии Северной Азии) // Северная Азия. Общественно-политический журнал. М., 1925. № 1–2. С. 28–43; № 4. С. 53–75.
- 8.53. Оланьон К. Сибирь и ее экономическая будущность. СПб., 1904.
- 8.54. Омельчук А.К. Ее величество Обь: по сибирской реке в пространстве и во времени. Свердловск, 1991.
- 8.55. Петров М. Западная Сибирь. Губерния Тобольская и Томская. М., 1908.
- 8.56. Пивень С.Н. Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв. Томск, 2005.
- 8.57. Покшишевский В.В. Заселение Сибири. Иркутск, 1951.
- 8.58. Потанин Г.Н. Города Сибири // Сибирь, ее современное состояние, ее нужды. СПб., 1908. С. 234–259.
- 8.59. Потанин Г.Н. Нужды Сибири // Сибирь, ее современное состояние и нужды. СПб., 1908. С. 260–294.
- 8.60. Пронин В.И. Сибирь в период капитализма. Вып. 1. Новосибирск, 1997.
- 8.61. Пустогачева Т.С. Развитие транспорта, путей сообщения и торговли в Горном Алтае во второй половине XIX – первой половине XX вв.: историография вопроса // Вестник Томского государственного университета. 2010. № 339. С. 70–75.

- 8.62. Рощевский П.И. Ворота в Сибирь // Тюмень. Путеводитель-справочник. Свердловск, 1974. С. 11–16.
- 8.63. Сибирский тракт // Труды ТОКМ. Томск, 2000. Т. 12. С. 5–65.
- 8.64. Сибирь в составе Российской империи. М., 2007.
- 8.65. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. СПб., 1896.
- 8.66. Сибирь под влиянием рельсового пути. С приложением карты Сибирской железной дороги. СПб., 1902.
- 8.67. Сибиряков А.М. О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами. СПб., 1907.
- 8.68. Сиденснер А.К. О железной дороге в Сибири. СПб., 1884.
- 8.69. Соболев М.Н. Добывающая и обрабатывающая промышленность // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. СПб., 1908. С. 141–168.
- 8.70. Соловьева Е.И. Извозный промысел во второй половине XIX в. (1861–1893 гг.) // Из истории Сибири. Новосибирск, 1972. Вып. 64. С. 51–61.
- 8.71. Соловьева Е.И. Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. Новосибирск, 1975.
- 8.72. Стецевич И. О Сибирской железной дороге. СПб., 1889.
- 8.73. Титов Г.А. Возникновение пароходства в Обь-Иртышском бассейне. Новосибирск, 1990.
- 8.74. Филь С.Г. Польские страницы тюменского краеведения. Тюмень, 2005.
- 8.75. Худяков В.Н. Аграрная политика царизма в Сибири в пореформенный период. Томск, 1986.
- 8.76. Шиловский М.В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестник Нижневартковского государственного гуманитарного университета. 2008. Выпуск № 3. С. 54–59.
- 8.77. Шиловский М.В. Административно-территориальное устройство Азиатской России в XIX – начале XX вв. // Известия Иркутского государственного университета. Серия: История. 2011. № 1. С. 25–34.

8.78. Шулятников М. Очерк судоходства по рекам Западной Сибири. М., 1893.

8.79. Щеглова Т.К. Ярмарки юга Западной Сибири в XIX – начале XX вв. Барнаул, 2001.

8.80. Ядринцев Н.М. Западносибирская низменность // Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении, под общей редакцией П.П. Семенова, вице-председателя Императорского русского географического общества. Т. 11. Западная Сибирь. СПб.; М., 1884. С. 49–82.

8.81. Ядринцев Н.М. Поездка по Западной Сибири и в Горный Алтайский округ // Записки Западно-сибирского отделения Русского Географического Общества. Кн. 3. Омск, 1880. С. 34–37.

8.82. Ядринцев Н.М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении. СПб., 1892.

## **9. Библиографические издания**

9.1. Антуфьева Н.Л., Коновалова Е.Н., Софронова О.С., Фелистеева Е.М. Библиография Тобольской губернии. Тюмень, 2004.

9.2. Каткова Е.И. Турицына Е.Н., Ямчукова И.И. П.А. Столыпин и Омское Прииртышье: библиографический указатель. Омск, 2012.

9.3. Межов В.И. Сибирская библиография: указатель книг и статей о Сибири. Т. 3. СПб., 1892.

9.4. Периодическая печать Сибири (вторая половина XIX в. – февраль 1917 г.). Указатель газет и журналов: Учебное пособие. Томск, 2001.

## **СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ**

ГАТ – Государственный архив в г. Тобольске.

ГАТюмО – Государственный архив Тюменской области.

МПС – Министерство путей сообщения.

ПСЗ РИ – Полное собрание законов Российской империи.

СЗ РИ – Свод законов Российской империи.

ТОКМ – Томский областной краеведческий музей.