

В.А. Морев, А.В. Морева

## «МЕЖДУ ОСЕНЬЮ И СНЕГОМ» ДОРОГ В ТОМСКОЙ ГУБЕРНИИ НЕТ»: ДОРОГИ, СРЕДСТВА ТРАНСПОРТА И ОСОБЕННОСТИ ПУТЕШЕСТВИЯ ПО СИБИРИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

Рассмотрено состояние дорог в Сибири во второй половине XIX в., выявлены связанные с этим особенности сибирских сухопутных средств передвижения и навыки ямщиков, выработавшиеся в суровых природно-климатических условиях, при наличии огромных расстояний между станциями и необходимости подолгу находиться в пути. Использованы материалы Государственного архива Томской области и заметки иностранных путешественников и отечественных авторов второй половины XIX в., проезжавших по Сибири.

**Ключевые слова:** Сибирь; Сибирский (Московский) тракт; путешественники; путевые заметки; ямщики; гужевого транспорт; почтовые станции; дороги.

Длительное путешествие по необъятным сибирским просторам во второй половине XIX в. было сопряжено с большими трудностями. Много зависело от духовных и физических сил путешествующего по Сибири. Долгая суровая зима, разбитые и размытые дороги в период межсезонья, значительные расстояния между ямскими станциями, вынужденная необходимость подолгу находиться в пути, как правило, не в самых комфортных условиях и прочие неудобства могли многих заставить отказаться от подобного предприятия. Среди тех, кто писал о путешествиях по Сибири, были люди, познавшие на собственном опыте тяготы странствий по суровому сибирскому краю до того, как здесь появилась железная дорога. Это были и русские, и иностранцы, ехавшие в Сибирь с различными целями. На основе их путевых заметок и воспоминаний в разное время было написано немало работ, посвященных сибирским ямщикам, дорогам, сухопутным средствам передвижения, почтовым перевозкам, извозу (крестьянскому отхожему промыслу, заключающемуся в перевозке пассажиров и грузов на лошадях) и т.д.

Оценка состояния Сибирского (Московского) тракта – главного гужевого пути в Сибирь – была дана в очерках конца XIX – начала XX в., посвященных социально-экономическим проблемам Сибири и вопросам проведения Транссибирской железнодорожной магистрали [1–4]. Тракт, несмотря на то что требовал ремонта, был очень оживленным вплоть до проведения Транссиба. В очерках говорилось о неминуемом упадке извозного промысла под натиском железнодорожного транспорта. Много ценных сведений о сибирском извозе содержит статья профессора Томского университета М.Н. Соболева «Пути сообщения в Сибири» [5]. В ней автор писал о плохом состоянии почтовых трактов и дорожной повинности, ложившейся тяжелым бременем на сибирских крестьян. Выходом из этого положения профессор считал введение в Сибирь земского самоуправления, которое ведало бы местными путями сообщения. Как и авторы очерков, М.Н. Соболев также обратил внимание на снижение роли извоза притрактового населения в связи с проведением Транссибирской магистрали.

В советский период история Сибирского тракта, быт и труд сибирских ямщиков освещались в работах

А.Д. Григорьева [6], К.В. Базилевича [7], А.М. Виташевской [8], В.Н. Казимирова [9], А.Н. Вигилева [10] и др. Позднее история Московского тракта, а также сибирского извозного промысла и почтовой гоньбы рассматривалась историками В.П. Бойко [11, 12], О.Н. Катионовым [13, 14], В.А. Моревым [15–17], А.А. Завьяловым и Н.С. Модоровым [18] и др. Авторы книги «История дорожного дела в Томской области» привели сведения из истории извоза и дорожного строительства в Томской губернии. В этой работе, в частности, имеются статистические данные о строительстве и ремонте сибирских дорог [19]. Важная информация об истории организации перевозки почты в Томской губернии содержится в книге Я.А. Яковлева и Ю.К. Рассамахина [20]. Некоторые особенности путешествия по Сибири рассмотрены в статьях Е.А. Дегальцевой [21], Н.Н. Родигиной и А.Ю. Ледовских [22], Е.Г. Новиковой [23], В.А. Морева и А.В. Моревой [24] и др.

В последние годы все больше авторов проявляют интерес к теме извоза и почтовой гоньбы в Сибири. Так, Е.В. Почеревин [25] посвятил свою работу анализу обязанностей содержателя земской ямской станции в Алтайском округе в начале XX в., а в статьях О.М. Затесовой [26] и Л.А. Скрябиной [27] представлена краткая история извоза, почтовой гоньбы и дворничества (содержание харчевен, постоянных дворов, мастерских по ремонту и изготовлению экипажей) вдоль Сибирского тракта.

Цель настоящей статьи заключается в обобщении фактов, которые касаются состояния дорог в Сибири, сухопутных средств передвижения, навыков сибирских ямщиков, а также в выявлении особенностей путешествия по Сибири во второй половине XIX в.

Одним из наиболее информативных источников, позволяющих раскрыть тему путешествия по Сибири, являются *путевые заметки*. Это могут быть и воспоминания, написанные по итогам путешествия. В этой связи особого внимания, на наш взгляд, заслуживает работа немецкого географа и этнографа Рихарда Андрэ [28]. Он в деталях описал путешествие англичанина Александра Мичи по Сибири в первой половине 1860-х гг., опубликовав его дневники. В его работе представлена информация о состоянии дорог в трех сибирских губерниях – Томской, Енисейской и

Иркутской, автор рассматривает условия проезда и постоя на почтовых станциях и т.п. Все эти сведения интересны в том числе тем, какой Сибирь виделась людям со стороны. Ведь иностранцы из Западной Европы в большинстве своем привыкли к менее суровому климату, коротким расстояниям между почтовыми станциями, более частым остановкам, как правило, в относительно комфортных местах для постоя. Этот контраст мог помочь внимательному иностранцу подметить то, что не всегда видел русский путешественник, привыкший ездить по российским дорогам. Значительная часть труда Р. Андрэ позднее была переведена на русский язык [29]. Кроме того, существует и оригинальное издание путешествия А. Мичи на английском языке, вышедшее в свет в 1864 г. [30]. Авторы настоящей статьи опирались на немецкоязычный вариант [28] путевых заметок А. Мичи.

Интерес представляют и путевые заметки американца Джорджа Кеннана. Первый раз он посещал Сибирь в составе Русско-Американской телеграфной экспедиции 1865–1867 гг., которая проводила исследования на территории Британской Колумбии (Канада), Русской Америки и на русском Дальнем Востоке с целью соединения этих территорий телеграфной линией. Второй раз Д. Кеннан побывал в Сибири в 1885 г. Работы, написанные им по итогам этой поездки, называются «Сибирь!» [31] и «Сибирь и ссылка» [32]. В них автор, в частности, представил сведения об особенностях средств передвижения в Сибири.

Среди работ отечественных авторов, проезжавших по Сибири в середине или в конце XIX в., заслуживают внимания заметки писателя Антона Павловича Чехова [33], а также купцов Ипполита Завалишина [34] и Николая Чукмалдина [35]. А.П. Чехов в своейственной ему манере с некоторой долей юмора, используя яркие образы, описал дороги и сам процесс путешествия по Сибири. Купцы же обратили внимание на практическую сторону – как ямщик готовился к длительной дороге, какие опасности могли подстергать его, чем он питался в пути и как кормил лошадей и т.п.

Для более полной картины привлечены документы Государственного архива Томской области (ГАТО), в которых содержится информация о состоянии путей сообщения в Томской губернии. Так, документы фонда «Томское губернское управление (1823–1916 гг.)» позволяют, в частности, отследить реакцию со стороны проезжавших на неудовлетворительное состояние дорог в Томской губернии в конце XIX в.

*Перевозка пассажиров и грузов* (включая почту) по Сибирскому тракту была сопряжена с огромными трудностями. По данным К.В. Базилевича, главный тракт шел на протяжении 3 410 верст, от границ Пермской губернии через Тобольск, Томск, Красноярск до Иркутска. В Западной Сибири ровная местность позволяла совершать переезд сравнительно спокойно. Трудно было преодолевать Барабинскую степь, где 440 верст приходилось ехать по болоту. Чтобы лошади и повозки не утопали в грязи, использовались гати – настилы из бревен или хвороста для проезда через топкое место. Но весной и осенью гати размокали во время дождей. Лошади могли идти

только шагом, а экипажи и почтовые повозки вязли в грязи и ломались. Иногда на помощь застрявшим экипажам приходилось вызывать жителей из деревень за несколько верст. В весеннее половодье сибирские реки Тобол, Иртыш, Обь и Томь сильно разливались. Переезд на лодках по этим огромным водным пространствам представлял большие трудности и опасности, которые еще более возрастали, когда на лодки ставили экипажи. Плыть приходилось между деревьями и выступавшими неровностями почвы. Зимой дорога обычно шла одной колеей, на дорогах образовывались глубокие ухабы. При встрече экипажей или обозов можно было разъехаться с большим трудом, так как, свернув с дороги, лошади сразу же погружались по грудь в снег, а экипажи ломались [7. С. 53–54]. Особенно трудно было ямщикам зимой в северных районах Сибири. В сильный мороз невозможно было даже сидеть на санях, приходилось бежать рядом, чтобы согреться. К.В. Базилевич, описывая тракт Тобольск – Березов вдоль Иртыша и Оби, отмечал, что зимой глубокий снег и большие расстояния между станциями (60–70 верст) создавали серьезные препятствия для перевозки почты [7. С. 55].

Приведем несколько свидетельств современников о *состоянии дорог в Сибири* в середине – второй половине XIX в. П. Небольсин, автор «Заметок на пути из Петербурга в Барнаул» (СПб., 1850), ехавший из Тобольска в Томск, писал: «Но там подалее дорога не такая, как у нас под столицей: там меры нет в ее ширине. Избита она в одном месте – лошади берут вправо или влево, куда их потянет инстинктом. Дорога раздваивается, расстраивается, но часто с одного ее конца до другого можно положить верных версты две или около: широкое поле разгулья. Суживается она в обыкновенную дистанцию или у селений, или у мостов» (цит. по: [20. С. 275–276]).

Г.Н. Потанин, изучая историю золотопромышленности в Томской губернии, в красках описал одну из дорог, точнее просеку в тайге, проходившую к востоку от Томска. Эта дорога не имела никакого сходства с настоящими дорогами: пни от срубленных деревьев торчали прямо посередине, срубленные стволы лежали тут же, только были отодвинуты по бокам просеки. Узкая щель, в которую солнце освещало просеку, была настолько мала, что проход не успевал высохнуть в течение короткого лета. А между тем окрестный лес беспрестанно заливал дорогу водой, поэтому грязь стояла по колено в течение всего лета. Колесных колея не было, так как в телегах по такой дороге ехать невозможно. Дорога состояла из кочек и ям с водой. Чтобы пройти 30 верст, люди тратили не менее десяти часов. Здесь можно было ездить или верхом, или используя волокуши. Волокушами назывался самый патриархальный экипаж. Две длинные жерди соединялись посередине перекладинами, в передние концы запрягалась лошадь, а задние волоклись по земле. Кучер сидел верхом на лошади. На волокушах возили незначительный груз, привязывая его к перекладинам. Для людей к перекладинам приделывали беседку. Но на них возили только больных, «да разве усядется старушка, едущая в гости в тайгу» [36. С. 303].

Р. Андрэ, описывавший путешествие А. Мичи, старался быть объективным в оценках сибирских дорог. Он нашел и положительные стороны. Так, он отметил, что дорога между озером Байкал и Иркутском была в очень хорошем состоянии [28. С. 70]. Кроме того, он сравнил состояние дорог в трех сибирских губерниях – Томской, Енисейской и Иркутской. Автор обратил внимание на то, что в Енисейской губернии дороги были лучше, чем в Иркутской: они покрывались щебенкой, вдоль дорог были сделаны боковые канавы, чтобы они оставались сухими. Однако мостов на пути не хватало и там. Однажды Мичи пришлось прождать ночью несколько часов на берегу реки Кан, прежде чем заснувшие на другом берегу паромщики переправили тарантасы [28. С. 85–86]. «А вот в Томской губернии все уже иначе, так как дороги там – это самый непроходимый участок всей (этой) территории, и из-за частой езды они совершенно разбиты. В сырые осенние месяцы вся дорога превращается в кашу из грязи, в которой колеса тяжело нагруженных повозок оставляют за собой глубокие борозды. И вот наступают морозы, и оставшиеся в грязи «горы и доли» замерзают, и дорога остается на всю зиму непроезжей. Тогда повозки съезжают с дороги направо и налево или ждут, пока не выпадет приличное количество снега и не сгладит искусственные горы и доли; из-за этого и появилась пословица о том, что «“между осенью и снегом” дорог в Томской губернии нет» (здесь и далее перевод наш. – В.М., А.М.) [28. С. 86].

По прошествии четверти века со времени опубликования книги Р. Андрэ о путешествии А. Мичи мало что изменилось. Факты, приведенные в его книге, подтверждаются словами А.П. Чехова, ехавшего по Сибири в мае 1890 г.: «Представьте вы себе широкую просеку, вдоль которой тянется насыпь в сажени (1 сажень = 2,1336 м) четыре ширины, из глины и мусора, – это и есть тракт. Если глядеть на эту насыпь сбоку, то кажется, что из земли, как в открытой музыкальной шкатулке, выдается большой органнй вал. По обе стороны его канавы. Вдоль вала тянутся колеи, глубиной в пол-аршина (1 аршин = 71,12 см) и более, эти перерезываются множеством поперечных, и, таким образом, весь вал представляет из себя ряд горных цепей, среди которых есть свои Казбеки и Эльбрусы... То правые колеса погружаются в глубокую колею, а левые стоят на вершинах гор, то два колеса увязли в грязи, третье на вершине, а четвертое болтается в воздухе... Тысячи положений принимает коляска, вы же в это время хватаете себя то за голову, то за бока, кланяетесь во все стороны и прикусываете себе язык, а ваши чемоданы и ящики бунтуют и громоздятся друг на друга и на вас самих...» [33. С. 30–32].

О таком же состоянии дорог в Томской губернии свидетельствуют и архивные материалы. Так, сохранились копии жалоб, записанных на Воронихинской и Халдеевской почтовых станциях 13 и 16 июля 1896 г.: «Насколько прекрасны, почти близки к шоссевым дороги по Иркутской и Енисейской губерниям, настолько же безобразны по Томской губернии, в особенности на переходах от Мариинска до Томска. Говорят, что дороги по Иркутской губернии исправ-

ляются натуральной повинностью, а по Томской и крестьяне, и возчики обложены довольно солидной податью на этот предмет. Куда же расходуются собранные суммы? (подписал Агафонов)» [37. Л. 91]. «Почтовый тракт от Мариинска до Томска находится в самом, так сказать, свинском положении. Есть деньги, есть инженеры, а дорога скверна, почему это? (подписал барон Хруль)» [38. Л. 92]. «Енисейская губерния уже худа, а о Томской говорить нечего. Начиная с Мариинска “прелести” тракта доходят до таких ужасных размеров, что я даже затрудняюсь подыскать подходящее слово. Такого тракта тоже нет нигде, вероятно... Нет никакого средства обуздать дерзость обозных ямщиков. Едут как Бог на душу положит или куда глаза глядят. И при встрече или перегоняя их так измучаешься... Нередко рискуешь получить на просьбу задержать телегу ряд ругательных грубостей (подписал сын кяхтинского купца потомственный почетный гражданин Лушников)» [39. Л. 93–95об.]. Отмечалось также, что тракт в районе Мариинской конторы (между станциями Почитанка и Красная Речка) на всем протяжении был сплошь усеян глубокими выбоинами (в некоторых местах выше колес), особенно при проезде в деревню Тюменеву [40. Л. 135]. Таким образом, в 1896 г. тракты от Мариинска к Томску нуждались в ремонте. Неоднократно поступали жалобы проезжавших на плохие дороги и грубость ямщиков.

Несколько удивило англичанина А. Мичи то, что такое европейское явление, как жалобная книга, проникло и в Сибирь. Когда он не мог найти в Красноярске лошадей, то ему пришлось прибегнуть к черной жалобной книге. Она лежала в здании станции, прикрепленная цепочкой, в ней имела императорская печать. Один раз в год ее просматривал начальник почты. Правда, со слов путешественника, он рассматривал только жалобы государственных курьеров [28. С. 85]. Однако нельзя сказать, что жалобы проезжавших совсем не учитывались. Томским губернским управлением принимались меры для восстановления почтовых трактов в Мариинском, Каинском, Томском и некоторых других округах. Так, в архивных материалах есть указания на то, что к началу 1899 г. многие дороги были исправлены и восстановлены [41. Л. 1, 2, 8, 11, 16, 55, 58, 107]. Трудности восстановления дорог были еще связаны с тем, что почтовые тракты в Сибири поддерживались в исправном состоянии натуральной дорожной повинностью крестьян. Эта повинность ложилась на них тяжелым бременем и составляла одно из крупнейших зол сибирской деревни. Заведование дорогами находилось в руках местной администрации, мало вникавшей в интересы населения. Сплошь и рядом крестьяне принуждались выходить на исправление дорог в период полевых работ, где для них бесконечно дорог каждый час. Нередко они обязаны были чинить дороги за десятки верст от своих жилищ и терять массу времени на переходы [5. С. 36].

В Восточной Сибири условия путешествия были крайне изменчивы. Так, почтовая дорога от Верхнеудинска до Читы была в превосходном состоянии. Тогда как тракт от Иркутска до Якутска в основном

проходил вдоль реки Лены. Летом и зимой переезд осуществлялся по самой реке, а весной и осенью, а также во время ненастной погоды – берегом на верхних вьючных лошадях. Плавание по Лене на небольших почтовых лодках было опасным, особенно в период половодья. Верховой тракт вдоль берега реки также представлял собой одну из сложнейших дорог в Сибири. Путь лежал через горные хребты, ущелья и крутые овраги. На некоторых спусках приходилось и груз, и даже лошадей спускать на веревках. Дорога здесь была в крайне запущенном состоянии. Из-за того что частым явлением были большие половодья, станции устраивались на возвышенных местах, не заливавшихся водой. Однако река постепенно меняла свое русло, поэтому станции, ранее поставленные возле берега, через несколько лет могли оказаться в нескольких верстах от нового течения реки [7. С. 56–57].

Описанные выше обстоятельства обусловили появление некоторых особенностей у *сибирских средств передвижения*, а ямщикам пришлось выработать ряд *навыков*, которые позволяли их обозам перемещаться на большие расстояния зачастую в неблагоприятных природно-климатических условиях. Так, купец Н.М. Чукмалдин отметил, что сибирская зимняя повозка была длиннее русской почтовой кибитки. У повозки были более косые изгибы бортов, она лучше защищала седока от холода и ветра специальным фартуком и козырьком. Кроме того, у нее имелись «отводы», которые эффективнее помогали избежать опрокидывания на бок. Внутри повозка обшивалась киргизской кошмой для защиты от холода [35. С. 169]. В свою очередь, Р. Андрэ подчеркнул, что в Иркутске были очень хорошие дрожки, а «лошадки в них лучше их загнанных сородичей в больших европейских городах» [28. S. 72].

Американец Дж. Кеннан описал тарантас, использовавшийся в летнее время. Он представлял собой большой громоздкий четырехколесный экипаж, напоминавший лодку без сидений, с толстым кожаным верхом и занавеской, которая защищала от дождя. Корпус тарантаса покоился на двух или более крепких жердях, которые соединяли переднюю ось с задней и служили рессорами, смягчавшими силу толчков во время езды по ухабистой дороге. Путешественники обычно помещали багаж на дно тарантаса, накрывали его соломой и одеялами и прислонялись к нему спиной, обложившись подушками. Кучер усаживался с краю, перед пассажирами и правил четьрьмя вожжами тройкой лошадей [32. С. 108].

По данным Е.Н. Соловьевой, на публичной выставке в Тюмени в 1871 г. за особую чистоту, легкость и прочность получили одобрение скат березовых колес, телега, зимняя повозка, сани, тележный и тарантасный ящики, сделанные крестьянами Тюменского округа. Беговые санки, кошевки, тележки на деревянных и железных осях оковывали, окрашивали, обивали. На обивку зимних экипажей употребляли тюменские ковры. Цена лучших выездных экипажей тюменской оковки достигала 100 руб. Особой известностью пользовались санки-кошевки деревень Молчановой и Салаирки Каменской волости Тюменского округа. В Салаирке изготавливали экипажи, а в Мол-

чановой производили их оковку, покраску и обивку. «Праздничные выезды кошевки с золочеными дугами, тяжелыми бляхами и шляями вошли в быт сельской буржуазии пригородных и притрактовых районов» [42. С. 275–276].

Как некоторые средства транспорта в Сибири имели свою специфику, так и *приготовления ямщиков к долгому пути* несколько отличались от того, к чему привык европеец второй половины XIX в. Многие зависело от того, как ямщики готовили своих лошадей к длительному пути. В 1865 г. И. Завалишин писал, что сибирская лошадь обычно проходила до ста верст в день с возом. На выкормку лошадей, как правило, не тратилось много времени. Напряжках (станциях) лошадей выпрягали из возов, они пили и отдыхали, а кормились уже во время пути. На каждом возе находилась «кормушка» – ведро с овсом и снегом (зимой) – и «волочущка» (небольшая копна) сена. Летом корм смачивался. Шедшая сзади лошадь ела в пути корм, лежавший на передней телеге или санях. Эти ухищрения применялись для того, чтобы обозы шли быстрее [34. С. 58–59]. Н.М. Чукмалдин отметил существенный факт относительно пищи ямщиков в пути в зимний период – в дороге использовались своеобразные «консервы»: замороженные щи и замороженные пельмени [35. С. 169].

Иностранцы поражались необыкновенной скорости, с которой ездили сибирские ямщики. Расстояние в 1 500 верст между Томском и Тюменью Н.М. Чукмалдин преодолевал за 5,5 суток, а путь в 1 707 верст из Томска в Ирбит А.А. Ауэрбах проделал за 5 суток при средней скорости 20 верст в час [11. С. 203]. Р. Андрэ писал, что «на крутых склонах лошадки, нередко запряженные в тяжелые повозки, скачут вихрем вниз, так как тормозные приспособления плохи и несовершенны» [28. S. 82]. В то же время других путешественников, в том числе приезжавших из европейской части России, удивляло, что в Сибири обычно мчали не под гору, а в гору. Так ямщики спасались от грабителей, которым было легче остановить их в логу или овраге. Ямщик в таких случаях обычно кричал: «Грабят!». Ему достаточно было подняться на облучке, как лошади понимали, что от них требуется мчать во весь дух. Лошади этому обучались заранее. Обозы могли представлять собой что-то вроде военного отряда. Обезднные всегда имели оружие. Они ездили вокруг обоза, а возчики кричали, аукали, чтобы показать, что не спят [43. С. 35]. Для защиты от разбойников ямщики применяли кистень. В телеге или в санях находились вилы и топор, которые также можно было применять для обороны от «лихих людей». Кроме того, с помощью вил давали корм лошадям, а топор был необходим для ремонта транспортного средства в случае неисправности или поломки [17. С. 142].

В северных районах – между Якутском и Охотском – зимой ездили в повозках и нартах, запряженных оленями, которые сами добывали себе корм, выгребая мох из-под снега. Кроме того, олени, в отличие от лошадей, гораздо легче шли по глубокому снегу. Поэтому не приходилось делать частых остановок. Иногда нарты с почтой тащили ездовые собаки. Почта

от Якутска до Охотска летом доставлялась за 18–26 дней, а зимой быстрее – за 12–16 дней [7. С. 58].

Заслуживают внимания и условия для отдыха на почтовых станциях Сибири. Вот как описывая тракт Тобольск – Березов специалист по истории почты К.В. Базилевич: «В пути, за исключением остяцких юрт, да кое-где редко разбросанных русских деревень, не было никаких других мест, где можно было бы найти приют и переждать буран. Почтари, застигнутые бурей, должны были укрываться в холодных и грязных юртах, греясь около огня, разведенного в чумале (камине). С собою приходилось брать съестные припасы, не исключая хлеба, так как у остяков, не имевших собственной запашки, ничего нельзя было достать» [7. С. 55]. Что касается Восточной Сибири, то англичанин А. Мичи отметил и положительные, и отрицательные стороны своего путешествия. С одной стороны, его приятно поразило живописно раскинувшееся село Усть-Кяхтинское, состоявшее из деревянных домов и одной церквушки. «Вместо полудивилизованной почтовой станции со всеми ее ужасами перед ними предстал новый, чистый и хорошо обустроенный дом» [28. С. 66]. Зато в другом случае отмечено, что после выхода путешественников к Байкалу на следующее утро должен был отходить пароход. Это привело к тому, что почтовый дом, в котором нельзя было получить ни кровать, ни стул, был переполнен людьми, спящими на полу вместе со своим багажом [28. С. 67]. Находясь в другом населенном пункте и описывая похожую ситуацию, путешественник пришел к выводу, что «удаление воздуха» (а вместе с ним и холода) было главным принципом, соблюдавшимся при строительстве таких почтовых домов. Весь день большая печь поддерживала тепло, а ночью тепло давали лежавшие на полу тела, включая начальника почты, его семью, ямщиков и путешественников [28. С. 88]. Подводя итог путешествию

А. Мичи вдоль Сибирского тракта, Р. Андрэ сделал вывод о том, что российские почтовые учреждения сильно отставали от западноевропейских. В то же время автор признавал значимость этого тракта как одного из важнейших торговых путей в мире и вообще единственного значительного в Сибири, к которому сходились остальные дороги. Кроме того, вдоль Сибирского тракта шла телеграфная линия [28. С. 81].

Таким образом, состояние дорог в основном не вызывало восторга у путешественников, проезжавших по сибирским губерниям. Особенно это касалось периодов межсезонья, когда дороги сильно заливало и размывало дождевой или талой водой. Негативные отзывы наших соотечественников о сибирских дорогах в целом сливаются в общем хоре с жалобами иностранных путешественников. Хотя были и исключения, когда и русские проезжавшие, и иностранцы хвалили состояние дорог в отдельных губерниях Сибири, что нашло отражение в архивных делах и в путевых заметках. Зимой скорость передвижения возрастала, поскольку по засыпанным снегом дорогам было легче передвигаться на санях. Однако в период сильных морозов был велик риск замерзнуть на дороге. Из-за более сурового климата и необходимости находиться в пути дольше (в том числе по причине малочисленности почтовых станций), чем в европейской части России, в Сибири необходимо было использовать экипажи, имевшие особенности конструкции, позволявшие им быть более устойчивыми. На успешный исход путешествия влияло и то, как ямщики готовились сами и подготавливали своих лошадей к долгому пути. От них требовались большие физические затраты и выносливость. Сибирские ямщики достигали высокой скорости передвижения с помощью своих лошадей, что удивляло и русских, ехавших из европейской части России, и, тем более, иностранцев.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога с приложением карты Сибири / Департамент торговли и мануфактур Министерства финансов. СПб. : Типография Киришаума, 1893. 309 с.
2. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога с приложением карты Сибири / Департамент торговли и мануфактур. СПб. : [б. и.], 1896. 283 с.
3. Сибирь под влиянием рельсового пути. СПб. : Издание редакции период. изданий Министерства финансов, 1902. 221 с.
4. Сибирь и Дальний Восток. СПб. : [б. и.], 1907. 125 с.
5. Соболев М.Н. Пути сообщения в Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды : сб. статей / под ред. И.С. Мельника. СПб. : Издание А.Ф. Девриена, 1908. С. 24–36.
6. Григорьев А.Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Известия Института исследования Сибири. Томск, 1921. № 6.
7. Базилевич К.В. Почта в России в XIX веке. М. : Связь, 1927. Ч. 1, 2. 176 с.
8. Виташевская А.М. Старинная русская почта. М. : Связьиздат, 1969. 80 с.
9. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1984. 144 с.
10. Вигилев А.Н. История отечественной почты. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Радио и связь, 1990. 312 с.
11. Бойко В.П. Томское купечество в конце XVIII–XX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск : Водолей, 1996. 320 с.
12. Бойко В.П. Роль Московско-Сибирского тракта в хозяйственном и культурном развитии Сибири XIX в. // Вестник Томского государственного университета. 2012. № 2 (18). С. 45–48.
13. Катионов О.Н. Роль Московско-Сибирского тракта в развитии грузоперевозок в XIX в. // Сибирское общество в контексте модернизации XVIII–XX вв. : сб. материалов конф. / под ред. чл.-кор. РАН В.А. Ламина. Новосибирск : Новосиб. гос. ун-т, 2003. С. 204–211.
14. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск : Изд-во НГПУ, 2004. 567 с.
15. Морев В.А. Извоз и почтовая гоньба – градообразующие факторы Томска // Судьба регионального центра в России (к 400-летию г. Томска) // Труды Томского государственного университета. Серия историческая. Томск : Изд-во Томского университета, 2005. С. 51–53.
16. Морев В.А. Гужевая перевозка почты в Томской губернии в первой половине 1920-х гг. // XX век в истории России: актуальные проблемы : сб. материалов III Междунар. науч.-практ. конф. Пенза : РИО ПГСХА, 2007. С. 107–109.
17. Морев В.А. Почтовая техника и особенности перевозки почты и товаров в Сибири в XIX – начале XX в. // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 3 (15). С. 140–145.
18. Завьялов А.А., Модоров Н.С. Из истории почтовых трактов Алтайского округа в конце XIX – начале XX века // Мир Евразии. 2012. № 2–4 (17–19). С. 78–83.

19. История дорожного дела в Томской области / Б.К. Андрищенко, В.А. Бузанова, В.П. Зиновьев, В.Г. Зыкова, П.С. Коновалов ; под ред. В.П. Зиновьева. Томск : Изд-во Том. ун-та, 1999. 284 с.
20. Яковлев Я.А., Рассамыхин Ю.К. Рассказы о томской почте. Томск : Изд-во Том. ун-та, 2003. 780 с.
21. Дегальцева Е.А. Холод как метафора Сибири (на примере репрезентаций XIX века) // Российский гуманитарный журнал. 2012. Т. 1, № 1. С. 84–94.
22. Родигина Н.Н., Ледовских А.Ю. «Зависть к “этому русскому”, которому Господь отдал всю такую прекрасную страну»: компаративный анализ репрезентаций Сибири в путевых заметках иностранных путешественников второй половины XIX – начала XX в. // Вестник Омского университета. 2012. № 1. С. 98–105.
23. Новикова Е.Г. Образ Сибири в контексте кругосветных путешествий русских писателей второй половины XIX века: «чужое» и «свое» // Диалог культур: поэтика локального текста : материалы IV Междунар. науч. конф. (09–12 сентября 2014 г.) / под ред. П.В. Алексеева. Горно-Алтайск : Горно-Алтайский гос. ун-т, 2014. С. 166–173.
24. Morev V.A., Moreva A.V. Russian Nationally-biased Units in the Sphere of Transportation in German Travel Notes of the XIX Century // *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 2015. № 200. P. 324–329.
25. Почеревин Е.В. Обязанности содержателя земской станции в Алтайском округе в начале XX в. // Омские социально-гуманитарные чтения–2016 : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. (19–21 апреля 2016 г.) / Министерство образования Омской области; Омское отделение Российского общества социологов; Омский государственный технический университет. Омск : Омский гос. техн. ун-т, 2016. С. 280–285.
26. Затесова О.М. Придорожный сервис на сибирских трактах // Индустрия туризма и гостеприимства в контексте межкультурной коммуникации : материалы V Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, посвящ. 80-летию ДВГУПС и 15-летию кафедры «Международные коммуникации, сервис и туризм» (02–04 марта 2018 г.) / под ред. В.А. Чернова. Хабаровск : Дальневост. гос. ун-т путей сообщения, 2018. С. 41–46.
27. Скрябина Л.А. К истории Московско-Сибирского почтового тракта на территории современной Кемеровской области // Ученые записки музея-заповедника «Томская Писаница». 2018. Вып. 7. С. 55–69.
28. Andree R. Das Amur-Gebiet und seine Bedeutung. Reisen in Theilen der Mongolei, den angrenzenden Gegenden Ostsibiriens, am Amur und seinen Nebenflüssen. Nach den neuesten Berichten, vornehmlich nach Aufzeichnungen von A. Michie, G. Radde, R. Maack u. A. Leipzig : Verlag von Otto Spamer, 1867. 268 S.
29. Путешествие по Амуру и Восточной Сибири А. Мичи с прибавлением статей из путешествий Г. Радде, Р. Маака и др. / пер. с нем. П. Ольхина. СПб. ; М. : Изд. книгопродавца-типографа М.О. Вольфа, 1868. 352 с.
30. The Siberian Overland Route From Peking To Petersburg, Through The Deserts And Steppes Of Mongolia, Tartary, etc. By Alexander Michie. London : John Murray, Albemarle Street, 1864. 450 p.
31. Кеннан Д. Сибирь! СПб. : [б. и.], 1906. 398 с.
32. Кеннан Д. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). СПб. : Русско-Балтийский инф. центр БЛИЦ, 1999. Т. 1. 392 с.
33. Чехов А.П. Из Сибири // Сочинения. М. : Наука, 1987. Т. 14–15. С. 5–38.
34. Завалишин И.И. Описание Западной Сибири. Томская губерния. М. : Изд. общества распространения полезных книг, 1865. Т. 2. 277 с.
35. Чукмалдин Н.М. Записки о моей жизни. М. : [б. и.], 1902. 198 с.
36. Потанин Г.Н. Очерк XIII. Северные предгорья Алтая. II – Ближняя тайга // Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом отношении / под общ. ред. П.П. Семенова. Т. 11: Западная Сибирь. СПб. ; М. : Издание товарищества М.О. Вольф, 1884. С. 303–312.
37. Копия с жалобы, записанной на Халдеевской почтовой станции проезжающим г. Агафоновым 16 июля 1896 г. // Государственный архив Томской области (далее – ГАТО). Ф. 3. Оп. 41. Д. 351.
38. Копия с жалобы, записанной на Халдеевской почтовой станции проезжающим г. Хрулем 16 июля 1896 г. // ГАТО. Ф. 3. Оп. 41. Д. 351.
39. Копия с жалобы, записанной на Воронихинской почтовой станции проезжающим г. Лушниковым 13 июля 1896 г. // ГАТО. Ф. 3. Оп. 41. Д. 351.
40. О состоянии почтового тракта между станциями в районе Марининской конторы // ГАТО. Ф. 3. Оп. 41. Д. 351.
41. ГАТО. Ф. 3. Оп. 19. Д. 1376.
42. Соловьева Е.Н. Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. Новосибирск : Наука, 1981. 329 с.
43. Катюнов О.Н. Трудовые традиции в извозном промысле крестьян Сибири во второй половине XIX века // Трудовые традиции сибирского крестьянства (конца XVIII – начала XX в.) : сб. науч. тр. Новосибирск : Новосиб. гос. пед. ин-т, 1982. С. 24–43.

Статья представлена научной редакцией «История» 15 марта 2021 г.

**“There Are No Roads Between Autumn and Snow” in Tomsk Province”: Roads, Means of Transport, and Features of Travel in Siberia in the Second Half of the 19th Century**

*Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*, 2021, 468, 146–153.

DOI: 10.17223/15617793/468/16

**Vladimir A. Morev**, Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: morevv@sibmail.com

**Anastasiya V. Moreva**, Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: stasija@mail.ru

**Keywords:** Siberia; Siberian Route (Moscow Highway); travelers; travel notes; coachmen; horse-drawn transport; postal stations; roads.

The article examines the condition of roads in Siberia in the second half of the 19th century, identifies the related characteristics of the Siberian land vehicles and skills of coachmen obtained in the harsh climatic conditions, with enormous distances between stations and the need to spend long hours in transit. The sources for this article are travel notes and memoirs written at the end of trips. The work of the German geographer and ethnographer R. Andre, travel notes of the American J. Kennan deserve special attention. Among the works of domestic authors who passed through Siberia in the middle or at the end of the 19th century, the notes of the writer A.P. Chekhov, and of the merchants I. Zavalishin and N. Chukmaldin deserve attention. Documents of the State Archive of Tomsk Oblast (GATO), which contain information about the state of communication routes in Tomsk Province, are attracted for a more complete picture. Thus, the documents of the Fund “Tomsk Provincial Administration (1823–1916)” allow, in particular, tracking the passing travelers’ reaction to the unsatisfactory condition of roads in Tomsk Province at the end of the 19th century. This article aims to summarize the facts that relate to the state of Siberian roads, land vehicles, skills of Siberian coachmen, as well as to identify the features of travel in Siberia in the second half of the 19th century. In the course of the study, the authors come to the following conclusions. The condition of roads generally did not satisfy people traveling through Siberian provinces. This was especially true during the off-season when the roads were heavily flooded and washed away by rain or meltwater. Our compatriots’ negative comments on Siberian roads in general merge into the common chorus of complaints by foreign travelers. Although there were

exceptions when both Russian travelers and foreigners praised the state of the roads in some provinces of Siberia, which was reflected in the archives and travel notes. In winter, the moving speed increased because the snow-covered roads were easier to move along on a sled. However, during severe frosts, there was a great risk of freezing on the road. Because of the harsher climate and the need to stay on the road longer than in the European part of Russia, it was necessary to use vehicles with design features that made them more stable in Siberia. The preparations of the coachmen and the coachmen's preparation of their horses for a long journey influenced its successful outcome. Coachmen had large energy expenditure and were to have endurance. Siberian coachmen maintained a high moving speed with the help of their horses. This fact surprised both Russians coming from the European part of Russia and, especially, foreigners.

#### REFERENCES

1. Department of Trade and Manufactures of the Russian Empire. (1893) *Sibir' i Velikaya Sibirskaya zheleznaya doroga s prilozheniem karty Sibiri* [Siberia and the Great Siberian Railway with a Map of Siberia Attached]. Saint Petersburg: Tipografiya Kirshbauma.
2. Department of Trade and Manufactures of the Russian Empire. (1896) *Sibir' i Velikaya Sibirskaya zheleznaya doroga s prilozheniem karty Sibiri* [Siberia and the Great Siberian Railway with a Map of Siberia]. Saint Petersburg: [s.n.].
3. Ministry of Finance. (1902) *Sibir' pod vliyaniem rel'sovogo puti* [Siberia under the Influence of the Rail Track]. Saint Petersburg: Izdanie redaktsii period. izdaniy Ministerstva finansov.
4. Anon. (1907) *Sibir' i Dal'niy Vostok* [Siberia and the Far East]. Saint Petersburg: [s.n.].
5. Sobolev, M.N. (1908) Puti soobshcheniya v Sibiri [Ways of communication in Siberia]. In: Mel'nik, I.S. (ed.) *Sibir', ee sovremennoe sostoyanie i ee nuzhdy* [Siberia, Its Current State and Needs]. Saint Petersburg: Izdanie A.F. Devriena. pp. 24–36.
6. Grigor'ev, A. D. (1921) *Ustroystvo i zaselenie Moskovskogo trakta v Sibiri s tochki zreniya izucheniya russkikh govorov* [The Arrangement and Settlement of the Moscow Tract in Siberia from the Point of View of the Study of Russian Dialects]. Vol. 6. Tomsk: Izvestiya Instituta issledovaniya Sibiri.
7. Bazilevich, K.V. (1927) *Pochta v Rossii v XIX veke* [Mail in Russia in the 19th Century]. Vols 1–2. Moscow: Svyaz'.
8. Vitashevskaya, A.M. (1969) *Starinnaya russkaya pochta* [Old Russian Mail]. Moscow: Svyaz'izdat.
9. Kazimirov, V.N. (1984) *Velikiy Sibirskiy put'* [The Great Siberian Way]. Irkutsk: Vostochno-Sibirskoe knizhnoe izdatel'stvo.
10. Vigilev, A.N. (1990) *Istoriya otechestvennoy pochty* [History of Domestic Mail]. 2nd ed. Moscow: Radio i svyaz'.
11. Boyko, V.P. (1996) *Tomskoe kupechestvo v kontse XVIII–XX vv. Iz istorii formirovaniya sibirskoy burzhuzii* [Tomsk Merchants at the End of the 18th – 20th Centuries. From the history of the formation of the Siberian bourgeoisie]. Tomsk: Vodoley.
12. Boyko, V.P. (2012) The role of Moscow-Siberian tract in economic and cultural development of Siberia in the 19th century *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya. – Tomsk State University Journal of History*. 2 (18). pp. 45–48. (In Russian).
13. Kationov, O.N. (2003) Rol' Moskovsko-Sibirskogo trakta v razvitii grupoperevozok v XIX v. [The role of the Moscow-Siberian tract in the development of cargo transportation in the 19th century]. In: Lamin, V.A. (ed.) *Sibirskoe obshchestvo v kontekste modernizatsii XVIII–XX vv.* [Siberian Society in the Context of Modernization of the 18th – 20th Centuries]. Novosibirsk: Novosibirsk State University. pp. 204–211.
14. Kationov, O.N. (2004) *Moskovsko-Sibirskiy trakt i ego zhiteli v XVII–XIX vv.* [Moscow-Siberian Tract and Its Inhabitants in the 17th – 19th Centuries]. Novosibirsk: Novosibirsk State Pedagogical University.
15. Morev, V.A. (2005) Izvoz i pochtovalaya gon'ba – gradoobrazuyushchie faktory Tomsk [Carriage and postal chase are the city-forming factors of Tomsk]. *Trudy Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya istoricheskaya*. 267. pp. 51–53.
16. Morev, V.A. (2007) Guzhevaya perevozka pochty v Tomskoy gubernii v pervoy polovine 1920-kh gg. [Animal-powered transportation of mail in the Tomsk province in the first half of the 1920s]. In: Zhiromskaya, V.B. & Morozov, S.D. (eds) *XX vek v istorii Rossii: aktual'nye problemy* [20th Century in the History of Russia: Topical problems]. Penza: RIO PGSKhA. pp. 107–109.
17. Morev, V.A. (2011) The postal technology and the peculiarities of post and goods transportation in Siberia in the 19th – at the beginning of the 20th century. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya. – Tomsk State University Journal of History*. 3 (15). pp. 140–145. (In Russian).
18. Zav'yalov, A.A. & Modorov, N.S. (2012) History of postroads of Altai district in late 19th – early 20th century. *Mir Evrazii*. 2–4 (17–19). pp. 78–83. (In Russian).
19. Zinov'ev, V.P. (ed.) (1999) *Istoriya dorozhnogo dela v Tomskoy oblasti* [History of the Road Business in the Tomsk Region]. Tomsk: Tomsk State University.
20. Yakovlev, Ya.A. & Rassamakhin, Yu.K. (2003) *Rasskazy o tomskoy pochte* [Stories about the Tomsk Post]. Tomsk: Tomsk State University.
21. Degal'tseva, E.A. (2012) Cold as metaphor of Siberia (19th century representations). *Rossiyskiy gumanitarnyy zhurnal – Liberal Arts in Russia*. 1 (1). pp. 84–94. (In Russian).
22. Rodigina, N.N. & Ledovskikh, A.Yu. (2012) “The envy to “this Russian” whom the Lord gave all this beautiful country”: the comparative analysis of representations of Siberia in the foreign travellers' travelogs in the second half of 19th – the beginning of 20th centuries. *Vestnik Omskogo universiteta – Herald of Omsk University*. 1. pp. 98–105. (In Russian).
23. Novikova, E.G. (2014) [The image of Siberia in the context of the round-the-world travels of Russian writers of the second half of the 19th century: “alien” and “own”]. *Dialog kul'tur: poetika lokal'nogo teksta* [Dialogue of Cultures: Poetics of the Local Text]. Proceedings of the 4th International Conference. Gorno-Altai. 9–12 September 2014. Gorno-Altai: Gorno-Altai State University. pp. 166–173. (In Russian).
24. Morev, V.A. & Moreva, A.V. (2015) Russian Nationally-biased Units in the Sphere of Transportation in German Travel Notes of the XIX Century. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 200. pp. 324–329. DOI:10.1016/j.sbspro.2015.08.073
25. Pocherevin, E.V. (2016) [Duties of the manager of a zemstvo station in the Altai District at the beginning of the 20th century]. *Omskie sotsial'no-gumanitarnye chteniya–2016* [Omsk Social and Humanitarian Readings – 2016]. Proceedings of the 9th International Conference. Omsk. 19–21 April 2016. Omsk: Omsk State Technical University. pp. 280–285. (In Russian).
26. Zatesova, O.M. (2018) [Roadside service on Siberian highways]. *Industriya turizma i gostepriimstva v kontekste mezhkul'turnoy kommunikatsii* [Tourism and Hospitality Industry in the Context of Intercultural Communication]. Proceedings of the 5th All-Russian Conference. Khabarovsk. 2–4 March 2018. Khabarovsk: Far Eastern State Transport University. pp. 41–46. (In Russian).
27. Skryabina, L.A. (2018) The history of Moscow-Siberia postal route on the territory of modern Kemerovo region. *Uchenye zapiski muzeya-zapovednika “Tomskaya Pisanitsa”*. 7. pp. 55–69. (In Russian).
28. Andree, R. (1867) *Das Amur-Gebiet und seine Bedeutung. Reisen in Theilen der Mongolei, den angrenzenden Gegenden Ostsibiriens, am Amur und seinen Nebenflüssen*. Leipzig: Verlag von Otto Spamer.
29. Michie, A. et al. (1868) *Puteshestvie po Amuru i Vostochnoy Sibiri A. Michi s pribavleniem statey iz puteshestviy G. Radde, R. Maaka i dr.* [Travel across the Amur and Eastern Siberia of A. Michie with the addition of articles from the travels of G. Radde, R. Maack and others]. Translated from German by P. Ol'khin. Saint Petersburg; Moscow: Izd. knigoprodavtsa-tipografa M.O. Vol'fa.
30. Michie, A. (1864) *The Siberian Overland Route from Peking to Petersburg, through the Deserts and Steppes of Mongolia, Tartary, etc.* London: John Murray, Albemarle Street.
31. Kennan, D. (1906) *Sibir'!* [Siberia!] Saint Petersburg: [s.n.].

32. Kennan, D. (1999) *Sibir' i ssylka. Putevye zametki (1885–1886 gg.)* [Siberia and Exile. Travel notes (1885-1886)]. Vol. 1. Saint Petersburg: Russko-Baltiyskiy inf. tsentr BLITs.
33. Chekhov, A.P. (1987) *Polnoe sobranie sochineniy* [Complete Works]. Moscow: Nauka. Vols 14–15. pp. 5–38.
34. Zavalishin, I.I. (1865) *Opisanie Zapadnoy Sibiri. Tomskaya guberniya* [Description of Western Siberia. Tomsk province]. Vol. 2. Moscow: Izd. obshchestva rasprostraneniya poleznykh knig.
35. Chukmaldin, N.M. (1902) *Zapiski o moey zhizni* [Notes about My Life]. Moscow: [s.n.].
36. Potanin, G.N. (1884) Ocherk XIII. Severnye predgor'ya Altaya. II – Blizhnaya tayga [Essay 13. Northern foothills of Altai. II – Near Taiga]. In: Semenov, P.P. (ed.) *Zhivopisnaya Rossiya. Otechestvo nashe v ego zemel'nom, istoricheskom, plemennom, ekonomicheskom i bytovom otmoshenii* [Picturesque Russia. Our Fatherland in its land, historical, tribal, economic and everyday life]. Vol. 11. Saint Petersburg; Moscow: Izdanie tovarishchestva M.O. Vol'f. pp. 303–312.
37. State Archive of Tomsk Oblast (GATO). Fund 3. List 41. File 351. Anon. (1896) *Kopiya s zhaloby, zapisannoy na Khaldeevskoy pochtovoy stantsii proezhayushchim g. Agafonovym 16 iyulya 1896 g.* [A copy of the complaint recorded at the Khaldeevo post station by a passing Mr. Agafonov on 16 July 1896].
38. State Archive of Tomsk Oblast (GATO). Fund 3. List 41. File 351. Anon. (1896) *Kopiya s zhaloby, zapisannoy na Khaldeevskoy pochtovoy stantsii proezhayushchim g. Khrulem 16 iyulya 1896 g.* [A copy of the complaint recorded at the Khaldeevo post station by a passing Mr. Khrul on 16 July 1896].
39. State Archive of Tomsk Oblast (GATO). Fund 3. List 41. File 351. Anon. (1896) *Kopiya s zhaloby, zapisannoy na Voronikhinskoy pochtovoy stantsii proezhayushchim g. Lushnikovym 13 iyulya 1896 g.* [A copy of the complaint recorded at the Voronikhino post station by a passing Mr. Lushnikov on 13 July 1896].
40. State Archive of Tomsk Oblast (GATO). Fund 3. List 41. File 351. Anon. (n.d.) *O sostoyanii pochtovogo trakta mezhdru stantsiyami v rayone Mariinskoy kontory* [On the state of the postal route between stations in the area of the Mariinsk office].
41. State Archive of Tomsk Oblast (GATO). Fund 3. List 19. File 1376. (In Russian).
42. Solov'eva, E.N. (1981) *Promysly sibirskogo krest'yanstva v poreformenny period* [Trades of the Siberian Peasantry in the Post-Reform Period]. Novosibirsk: Nauka.
43. Kationov, O.N. (1982) *Trudovye traditsii v izvoznom promysle krest'yan Sibiri vo vtoroy polovine XIX veka* [Labor traditions in the transport industry of Siberian peasants in the second half of the 19th century]. In: *Trudovye traditsii sibirskogo krest'yanstva (kontsa XVIII – nachala XX v.)* [Labor traditions of the Siberian peasantry (late 18th – early 20th centuries)]. Novosibirsk: Novosibirsk State Pedagogical Institute. pp. 24–43.

Received: 15 March 2021