

8. Лешков В. Г. Золото российских недр / В. Г. Лешков, Е. Л. Бельченко, Б. Н. Гузман. — М. : ЭКОС, 2000. — 628 с.
9. Лысков В. М. Органы управления и контроля государственной и старательской золотопромышленностью в России / СССР (1917–1991 гг.) / В. М. Лысков // Историко-экономические исследования. — 2014. — Т. 15, № 2. — С. 195–214.
10. Лысков В. М. Обследование Ленской золотопромышленности в 1921 году (по материалам работы комиссии Главзолото) / В. М. Лысков // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2000. — Иркутск : Изд-во ИГЭА, 2000. — С. 111–115.
11. Лысков В. М. Роль Бодайбинской железной дороги в освоении Ленского золотопромышленного района (1895–1930 гг.) / В. М. Лысков // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2001. — Иркутск : Изд-во ИГЭА, 2001. — С. 93–95.
12. Лысков В. М. Оценка освоения месторождений золота / В. М. Лысков, К. Н. Костромитинов. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2004. — 396 с.
13. Мунгалов Н. Н. Ленские прииски: исторический очерк / Н. Н. Мунгалов. — Иркутск : ООО «Репроцентр А1», 2007. — Кн. II.
14. Проскуряков В. Л. Золотой старательский Баунт / В. Л. Проскуряков. — Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 2007. — 339 с.
15. Хатылаев М. М. Золотопромышленность Якутии (1923–1937 гг.) / М. М. Хатылаев. — Якутск : Якут.кн. изд-во, 1972. — 212 с.

Информация об авторе

Лысков Владимир Мефодьевич — кандидат экономических наук, директор Института торговли, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: lvm@isea.ru.

Author

Lyskov Vladimir Methodievich — PhD in Economics, Director of the Institute for Trade, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin Str., 664003, Irkutsk, e-mail: lvm@isea.ru.

УДК 656.8(091)
ББК 63.3(253.5)

Т.Е. САНЖИЕВА

РАЗВИТИЕ ПОЧТОВОЙ СЛУЖБЫ В ЗАБАЙКАЛЬЕ В XVIII ВЕКЕ

В статье рассматривается развитие почтовой связи в Сибири и в Забайкалье в течение XVIII в. Огромные просторы Российской империи, особенно ее азиатской части, требовали организации почтовых сообщений, что видно по принятым указам царя и правительства. Основная проблема почтовой службы в регионе заключалась в строительстве и содержании почтовых дорог, к решению которой государство привлекло местное население, в том числе хоринских бурят. Для почтового обслуживания была построена Сибирская почтовая дорога. В XVIII в. почтовое сообщение почти полностью осуществлялось государством, частное было редким явлением.

Ключевые слова: почтовая служба, Сибирь, Забайкалье, Сибирская почтовая дорога, хоринские буряты, повинности.

T. E. SANZHIEVA

THE DEVELOPMENT OF THE POSTAL SERVICE IN ZABAİKALIA IN THE XVIII CENTURY

The article discusses the development of postal services in the Siberian and Zabaikalia during the XVIII century. Vast expanses of the Russian Empire, especially its Asian part, demanded the organization of post messages, which can be seen on the decrees adopted by the king and the government. The main problem of the postal service in the region was the construction and maintenance of post roads, to the solution of which the state has attracted the local population, including Horinsk Buryats. For postal service was built Siberian post road. In the XVIII century post message is almost entirely carried out by the state, private was rare.

Keywords: Postal Service, Siberia, Zabaikalia, Siberia post road, Khorinsky Buryats, service.

Становление почтовой службы Российского государства было положено организацией транспортной системы Руси в XIV в. — «ямской гоньбы». По примеру монголов на Руси были построены «ямы» — станции, где жители отправляли почтовую гоньбу. Ямская почта носила регулярный характер. В 1666 г. почта официально получила свое рождение. До этого момента приказы сами несли на себе ответственность за перевозку деловых бумаг. «В 1691 г. подтверждению ямщикам, чтоб они от города до города возили почтовые письма сами, в дороге не медлили и по найму, вместо себя, других не посылали; было велено в приказных избах отмечать день и час принятия и отсылки писем» [8, т. III, № 1408]. Первые шаги устройства почтовой системы были чрезвычайно трудными.

В XVIII в. почтовая служба приобрела системный характер на всем пространстве России Государственные перемены в общественной жизни России вызвали в 1720 г. узаконения и распоряжения об учреждении ординарной почты в разных городах [8, т. III, № 3591, 3691]. Устойчивый вид приобретает реквизит «Адресат», появившийся в коллежском делопроизводстве в XVIII в., как указание должности лица в дательном делаже или наименовании присутственного места. Создание системы государственной почты, привело к установлению общих правил в почтовом обращении.

Очевидно, что сохранность перевозимых грузов на почтовых трактах отставала от уровня надежности «уртонной почты» монголов. В этой связи, принимались государственные решения. Так, в 1696 г. было издано распоряжение «об изготовлении вновь казенной печати Сибирского царства и прикладывании ее к грамотам и подорожным» [11, с. 99]. Это

экономическое решение было призвано увеличить поступление доходов в казну, улучшить систему работы почты и избежать потери грузовых и почтовых посылок, которые иногда случались на почтовых трактах.

С целью упорядочить систему почтовой связи провели перепись среди основных категорий ее работников — ямщиков. В 1723 г. издается узаконение о переписи в Сибири ямщиков и о высылке выходцев на прежние жилища [8, т. VII, № 4333].

26 ноября 1724 г. в Сибири была учреждена почта, с появлением ежемесячной почты до Тобольска [11, с. 122]. До того времени, когда почта приобрела регулярный характер, из Москвы в Тобольск, а оттуда в Нерчинск, Якутск и обратно почта ходила только три раза летом.

С ростом населения в Сибири остро вставал вопрос об усовершенствовании работы почтовой системы. Ординарная, т.е. регулярная почта в Сибири начала действовать с 1731 г. В марте 1733 г., Сибирскому губернатору было предписано организовать дважды в месяц почтовое сообщение от Тобольска на восток, один раз в месяц от Якутска к Тобольску, а от Якутска до Охотска и Камчатки один раз в два месяца. По решению Сената, в апреле 1733 г. была учреждена ординарная почта от Москвы до Тобольска, далее через Верхотурье и по разным трактам Сибири до Нерчинска, с платежом весовых денег за письма [11, с. 134]. В 1733 г. по государеву указу была установлена почтовая служба до Селенгинска и Нерчинска. Города, в том числе и Верхнеудинск, были обязаны подавать подводы для перевозки почты «без замедления». В связи с этим для верхнеудинцев устанавливается самая тяжелая и разорительная повинность — «подводная». Длинные расстояния, суровый климат, малая населенность делали эту повинность для населения г. Верхнеудинска поистине изнуряющей. Кроме того, на жителях Забайкальских городов и особенно пригородных деревень лежала обязанность содержать постоянные дворы, заниматься перевозкой почты и пассажиров, строительством почтовых дворов. К 1735 г. на тракте между Байкалом и Кяхтой было 24 русских крестьянских поселений [6, с. 184].

В 1735 г. были изданы узаконения и распоряжения об «учреждении в Сибири; вместо посылаемых с делами курьеров, ординарной почты» [8, т. VII, № 6830]. Уже через год, 30 января 1736 г., Сибирская губерния была поделена на 2 части для оперативности и удобства управления, с назначением в Иркутск вице-губернатора и о «сношении его с Тобольским губернатором промемориями» [8, т. VII, № 6976].

С первой половины XVIII в. ямскую повинность, возложенную на крестьян, заменили уплатой денег. Извоз у жителей Сибири приобрел особое значение и стал своеобразной формой торговли или промысла. Извоз, как и «подводная гоньба» для забайкальских жителей, был делом временным вплоть до середины XVIII в. Развитие ямской «гоньбы» привело к увеличению числа штата ямской службы. С этой же целью

ямщики освобождались от уплаты подати. Население, существовавшее прежде извозом, было вынуждено искать себе другие средства к существованию, занимаясь земледелием и другими оседлыми промыслами. Это обстоятельство, привело к оттоку населения к городским поселениям, что способствовало в конечном итоге развитию торговли, внутреннего обмена, росту городов, что, безусловно, носило прогрессивный характер для развития всей Восточной Сибири и Забайкалья в частности.

Почтовые ямские дороги в Сибирь требовали государственного внимания, поскольку находились в «плачевном состоянии». Поэтому основная проблема развития почты заключалась в хорошем транспортном сообщении. В 1730 г. началось сооружение Сибирского почтового тракта, состоявшего из двух ветвей. К 1760 г. строительство закончилось [4, с. 337]. Сибирский почтовый тракт представлял собой почтовую большую дорогу, в обиходе прозванную «почтовуха». На ней разезжали почтовые кареты, в которой почтовые сообщения от одного до следующей почтового управления раздавались за деньги на местах.

Первая ветвь шла из южного Урала (Оренбург — Омск — Верхнеудинск), вторая с северо-востока Европейской России (Пермь — Екатеринбург). Эти две ветви соединялись в одну дорогу около Омска; далее тракт шел через Томск, Каменск и Колывань, достигая р. Енисея у Красноярска, после чего направлялся на Иркутск. К середине XVIII в. от Иркутска было построен тракт на Верхнеудинск, далее в Читу, Нерчинск, Нерчинский завод.

При переходе через озеро Байкал дорога разветвлялась: одна ветвь шла на Троицкосавск и Кяхту и примыкала к караванному пути, который, проходя через Монголию, соединяет Европу с Пекином; вторая ветвь шла на Читу, потом направлялась вдоль Амура до впадения ее в Охотское море около Николаевска. Движение пассажиров и товаров по этому тракту было прежде чрезвычайно сильное, так как весь сибирский провоз сосредоточился именно здесь. Редкая населенность края по этому тракту, занятого преимущественно бродячим населением, делала перевозку грузов крайне затруднительной и дорогой [10, с. 275].

За Байкалом тракт пролегал по старинным тропам первых землепроходцев: через хоринские степи и Яблоневоу хребет в Читу, Нерчинск и Нерчинские заводы, а также через Селенгинск в Кяхту. Это был единственный путь сообщения Забайкалья с Европейской Россией. Вдоль тракта стали возникать городские и сельские ярмарки. Уже через год с начала строительства тракта в Сибирских городах учреждалась почта — для государственных посылок и партикулярных писем [11, с. 132].

В связи с тем, что «устройство сей дороги не входило в обязанность Сибирского губернатора. Его власти и распоряжению принадлежали:

– устройство дороги к Омску, к Томску по обе стороны Чауска, также изменение водяного пути к Енисейску;

- от Томска к Красноярску;
- отсюда к Иркутску;
- переправа через Байкал;
- в то время не смели еще думать о прямом сухопутном сообщении с Забайкальем. Проезд через Тунку или объезд от Култука по западному и южному берегу озера, в осеннее время, были крайними путями. Водяной ход через оз. Байкал от пристани Никольской к Прорве, на южном берегу образованной, от монастыря Посольского, есть обыкновенный путь, летний и зимний по льду» [9, с. 271].

Дорожное сообщение Забайкалья было незначительным, по всей области были проложены четыре почтовых тракта:

- от Байкала до ст. Сретенской, образующий собой часть главного (и единственного) Сибирского пути;
- от г. Верхнеудинска до г. Кяхты и Петровского завода;
- от ст. Бянкиной до Нерчинского Завода;
- от ст. Ильинской до г. Баргузина [3, с. 54].

Общая длина указанных почтовых сообщений не превышала 1750 верст; следовательно, на каждую версту почтового пути приходилось почти 340 кв. верст пространства. Кроме приведенных почтовых сообщений существовал кругобайкальский почтовый тракт, который служил для сообщения лишь весной и осенью, во время прекращения навигации по Байкалу. Проселочные дороги были проложены более или менее густой сетью лишь в юго-восточной и юго-западной частях Забайкалья, где преобладало русское население; на всем остальном пространстве, преимущественно к северу от 52 параллели, проселочных дорог было немного. Одна из проселочных дорог служила также и почтовым сообщением между Мангутской станцией и станцией Турино-Поворотной. Благодаря большей частью твердому каменистому грунту полотно дорог было хорошее, в особенности к западу от Яблоневого хребта.

Движение в Забайкалье по грунтовым дорогам было трудным осенью и особенно весной с середины марта до середины мая. Зимой также было затруднительно транспортировка вследствие почти полного отсутствия снега; поэтому там, где предоставлялась возможность, движение производилось преимущественно по льду рек, по замерзшим болотам и т.п. Кроме того зимой дорога шла в одну колею и встречным было трудно разъехаться. Почтовые ямщики жаловались, что обозные не всегда уступали им дорогу, как того требовали правила [5, с. 290].

Недостаток путей сообщения и их плохое качество являлось сильным тормозом не только в почтовом сообщении, но и в экономической и в административной жизни Забайкалья.

В обслуживании почтовой службы были задействованы буряты. По всей линии Сибирского почтового тракта на территории Забайкалья, в 1770–1870 гг. хоринцы ставили и красили придорожные верстовые стол-

бы от Верхнеудинска до Читы, обновляя их, когда они приходили в ветхость. С 1875 г. стали ставить неокрашенные столбы [1, с. 88]. Кроме тогохоринские роды стали нести новую, дополнительную повинность — уртонную. Уртонные станции монгольского типа использовались для перевозки почты и должностных лиц вплоть до середины XIX в. Они существовали и на юге-востоке европейской России и в азиатской ее части. (Калмыкия, Киргизия и т.д.) [1, с. 87]. С течением времени почтовые функции станций подвергались изменениям. «На каждом из 15 постоянных уртонов от Верхнеудинска до Читы держали в готовности, не получая от казны никакого вспомоществования, по одному почтовому дому, двору, повету, сараю, также по одному тюремному зданию с частоколом для содержания проезжавших осужденных, по 6 окованных железом тарантасов и саней» [1, с. 88].

Уртоны состояли из шести дворов, куда переселяли многодетных бедняков вместе с членами их семей. Для одной юрты давалось 12 коров с телятами для доения и 12 овец с ягнятами. Это довольствие выделялось богатыми семьями. Для каждого уртона снаряжались и отдавались 120 лошадей с полным снаряжением: уздами, хомутами, подхвостниками, дугами, седелками, вожжами, с постромками, плетеными кнутами и треногами. Уртоном заведовал зайсан, в функции которого входили дела связанные с почтой и провозом государственных чиновников. Они исполняли должность без финансовой поддержки со стороны казны. С 1797 г. хоринцы под влиянием русских стали изготавливать телеги и сани исключительно для казенной почты и для караванов золота, серебра и разных драгоценных камней, отправляемых с Нерчинских заводов в столицу Санкт-Петербург. За отсутствием необходимого количества конской упряжи широко использовались верховые лошади. Перевозка почтовых посылок, письменной корреспонденции осуществлялась в широких кожаных мешках (тулумах) и подбрюшниках из толстой скотской кожи, в которых кроме почты возили товары.

В 1746 г. выходит указ о «воспреещении Сибирской губернской канцелярии вступаться в распоряжение делами, относящиеся к ведомству Ямской канцелярии». Такое разграничение сферы контроля за исполнением указов и распоряжений позволило упростить систему почтовой связи в Сибирском крае. Вскоре, в 1753 г. ввоз-вывоз товаров по трактам стал беспоплатным. Для обеспечения регулярной почтовой связи Сибири в 1754 г. учреждаются почтовые станы от Москвы до Тобольска. Принимается решение о запрещении отправлять по почте с письмами посылки или с курьерами товаров, из-за опасения конфискации [8, т. VII, № 10302].

Рост численности населения Восточной Сибири вызвал освобождение государственных крестьян и разночинцев в Сибирской губернии от «исправления ямской и почтовой гоньбы». Уже в 1755 г. эта повинность была возложена только на ямщиков [8, т. VII, № 10449].

С упразднением в 1763 г. Сибирского приказа почтовыми делами стал заниматься Департамент Внутренних дел [8, т. VII, № 11989]. По реформам 1775 и 1785 гг. почтовыми делами в городах стало заниматься Городское общество. Большую нагрузку деловой переписки берет на себя губернская, провинциальная и уездная канцелярия. Следующая крупная реформа почты произошла в 1782 г., когда было создано Главное управление почтовых дел. Почтовая система в Сибири стала единой, основанной на тех же принципах, что и в Европейской России [5, с. 667].

В 1785 г. в Иркутске открывается губернская типография [2, с. 74]. Вероятно, отсюда почта получает свои первые бланки конвертов. В этом же году Верхнеудинск стал уездным городом Иркутского наместничества с магистратским управлением. Ему подчинялись Ильинская, Кабанская, Селенгинская и Кяхтинская земские избы. Верхнеудинск постепенно превратился в один из основных перевалочно-складских, товарораспределительных и почтовых центров Забайкалья.

Таким образом, почтовые сообщения в России в течение XVIII в. из «ямской гоньбы» превратились в почтовую службу. Почта, появившаяся в начале XVIII в., в течение столетия становится обычным явлением в Сибири и в Забайкалье в частности. Наиболее острой в почтовом обслуживании на громадных просторах Сибири была транспортная проблема. Поэтому в Сибири дороги изначально строились для почтовых потребностей.

Трансконтинентальная почтовая дорога Сибирский (Московский) тракт с ответвлениями создала возможности для стремительного развития почтовой системы, что было вызвано государственными потребностями в Сибирском крае. Большую роль в обслуживании почтовой связи в Забайкалье сыграли хоринские роды. В XVIII в. почтовое сообщение почти полностью осуществлялось государством, частное было редким явлением.

Необходимо заметить, что развитие почтовой службы в сибирском крае было вызвано и геополитическими устремлениями царской власти. Именно в это время в 1720-1740-е гг. развивается дипломатическая почта, связанная с притязаниями к Амурским землям Китая. Выполняя свои непосредственные функции, почта внесла свою лепту в историю развития Сибири.

Список использованной литературы и источников

1. Бурятские летописи. — Улан-Удэ : Курумканская типография, 1995. — 198 с.
2. Восточно-Сибирский календарь на 1874 г.
3. Забайкалье. Краткий исторический, географический и статистический очерк Забайкальской области. — Иркутск : Изд. Заб. обл. стат. комитета, 1891.
4. Зуев А. С. Сибирь: вехи истории (XVI-XIX вв.) / А. С. Зуев. — Новосибирск : Наука, 1998. — 364 с.
5. Историческая энциклопедия Сибири. Т. III. С-Я. — Новосибирск : Изд. дом «Историческое наследие Сибири», 2010.

6. Очерки истории культуры Бурятии. — Т. I. — Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 1972.
7. Платонов С. Ф. Учебник русской истории для средней школы. / С. Ф. Платонов. — М. : Наука. Ленинградское отделение, 1994. — 432 с.
8. Полный Свод законов Российской империи. — Спб., 1830.
9. Словцов П. А. Историческое обозрение Сибири. Ч. I. / П. А. Словцов. — СПб. : Типогр. И. Н. Скороходова, 1886.
10. Соболева М. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. Водяные и Сухопутные сообщения / М. Соболева. — СПб., 1893.
11. Щеглов И. В. Важнейший перечень хронологических дат из истории Сибири. 1032–1882 гг. / И. В. Щеглов. — Сургут : Акционер. информ.-изд. концерн «Сев. Дом», 1993. — 461 с.

Информация об авторе

Санжиева Татьяна Ефремовна — доктор исторических наук, профессор, кафедра истории Бурятии, Бурятский государственный университет, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а, e-mail: sanj_te@mail.ru.

Author

Sanzhieva Tatiana Efremovna — Doctor of Historical Sciences, Professor, Chair of Buryat History, Buryat State University, 24a Smolin Str., 670000, Ulan-Ude, e-mail: sanj_te@mail.ru.

УДК 332.13(57)
ББК 65.046.12(2Рос)

Г.А. ЦЫКУНОВ

БОГУЧАНСКАЯ ГЭС: ЗАВЕРШЕНИЕ АНГАРСКОГО КАСКАДА

Рассматриваются проблемы строительства Богучанской ГЭС в общем контексте создания ангарского каскада гидроэлектростанций. Выделяются основные этапы в сооружении гидроузла, отмечаются экономические, экологические, социально-демографические последствия гидростроительства на Ангаре.

Ключевые слова: ангарский проект, ангарский каскад, гидроэлектростанция, население, переселение.

G.A. TSYKUNOV

BOGUCHANSKY HYDROELECTRIC POWER STATION: END OF THE ANGARSK CASCADE

Problems of construction of Boguchansky hydroelectric power station generally are considered context of creation of the Angarsk cascade of hydroelectric power stations. The main stages in a water-engineering