

УДК 94 (571.16) :656.1/.5

ББК 63.3 (2Рос-4Том)53+39

Развитие сухопутной транспортной системы сельской поселенческой сети Томского округа-уезда во второй половине XIX — первой четверти XX в.*

Г.С. Хорохордин

Новосибирский государственный педагогический университет
(Новосибирск, Россия)

Development of the Land Transport System of the Rural Settlement Network in the Tomsk Uyezd (District-Union) in the Second Half of the 19th Century and the First Quarter of the 20th Century

G.S. Khorokhordin

Novosibirsk State Pedagogical University (Novosibirsk, Russia)

Рассматривается процесс развития сухопутной транспортной системы — почтовые и земские тракты, волостные дороги, железнодорожное сообщение. Оценивается степень влияния транспортной составляющей на процесс развития сельской поселенческой сети Томского округа-уезда Томской губернии во второй половине XIX — первой четверти XX в. Автором показаны роль и значение Московско-Сибирского, Томско-Кузнецкого, Томско-Барнаульского, Барнаульско-Колыванского, Нарымского трактов, местных волостных дорог, а также Транссибирской магистрали на процесс становления группы сельских поселений крестьянских и «иностранческих» волостей Томского округа-уезда. В ходе работы был сделан акцент на картографические материалы соответствующего периода, а также составлена схематичная картографическая модель ключевых транспортных коммуникаций северных, центральных и южных групп волостей. По мнению автора статьи, основа сухопутной транспортной сети была сформирована на рубеже XIX–XX вв. В 1920-е гг. происходила лишь модернизация уже сложившихся направлений путей сообщения.

Ключевые слова: Томская губерния, Томский уезд, Московско-Сибирский тракт, сельская поселенческая сеть, сухопутный транспорт.

DOI: 10.14258/izvasu(2021)6-08

The process of development of the land transport system — postal and zemstvo tracts, volost roads, railway communication is considered. The degree of influence of the transport component on the development of the rural settlement network of the Tomsk Uyezd (district-union) in the Tomsk Province in the second half of the 19th — first quarter of the 20th century is estimated. The author shows the role and significance of the Moscow-Siberian, Tomsk-Kuznetsk, Tomsk-Barnaul, Barnaul-Kolyvansky, Narymsky tracts, local volost roads, as well as the Trans-Siberian Railway on the process of formation of a group of rural settlements of peasant and “foreign” volosts of the Tomsk Uyezd. The work focused on cartographic materials of the corresponding period, as well as a schematic cartographic model of the key transport communications of the northern, central and southern groups of parishes. According to the author, the basis of the land transport network was formed at the turn of the 19th–20th centuries. In the 1920s, there was only a modernization of the already established lines of communication.

Key words: Tomsk Province, Tomsk Uyezd, Moscow-Siberian highway, rural settlement network, land transport.

* Работа выполнена при поддержке гранта РФФИ № 19-49-540002 р_а «Электронный архив рукописных и печатных карт Сибири и Дальнего Востока с конца XVII в. по 1941 г.»

В 1909 г. М.Н. Соболев в статье, посвященной путям сообщения в Сибири, писал: «Долгое время Сибирь была обречена на пользование естественными путями сообщения — сухопутными и водными. Среди первых главное значение принадлежало Московскому тракту ... среди вторых крупным сибирским рекам» [1, с. 24]. Несмотря на закономерное утверждение М.В. Шиловского, что транспорт всегда выступал в качестве сдерживающего фактора экономического развития Сибири [2, с. 8–13], стоит заметить, что на протяжении всего дореволюционного периода дороги выполняли одну из ключевых функций в развитии сельской поселенческой сети. Важным этапом в становлении сухопутного сообщения территории Томского округа-уезда и всей Сибири стало создание Московско-Сибирского тракта — главной сухопутно-транспортной коммуникации Сибири, которая представляла собой сложноорганизованное государственно-частное предприятие мануфактурного типа [3, с. 31], остававшееся до конца XIX — начала XX в. ключевой транспортной артерией, соединявшей Европейскую часть страны с Сибирью и Дальним Востоком.

В исследованиях М.В. Шиловского, О.Н. Катионова, В.П. Бойко, Е.В. Почеревина, Е.В. Вечер [2–6] рассматривается роль транспортных коммуникаций в общесибирском или губернском масштабе. Томский округ-уезд во второй половине XIX — первой четверти XX в. не был исключением из общих тенденций развития дорожной сети Сибири, однако ввиду того, что в нашей работе территориальные рамки представлены не целым регионом, а отдельным губернским административно-территориальным образованием, была поставлена цель охарактеризовать локальные особенности функционирования транспортных коммуникаций между сельскими поселениями и определить степень их влияния на формирование уездной поселенческой сети.

Все сухопутные пути сообщения были дифференцированы на безрельсовые и рельсовые. *Безрельсовая* транспортная система представляла совокупность грунтовых трактовых дорог. Во второй половине XIX в. в качестве главного транспортного коридора всей Томской губернии выступал *Московско-Сибирский тракт*, являвшийся ключевым направлением между населенными пунктами Томского округа-уезда. Рассматривая поселения, лежавшие вдоль тракта, стоит сделать группировку исходя из внутреннего «низового» деления, которая позволит создать локальную выборку сел и деревень, которые в наибольшей степени зависели от транспортной составляющей [7, с. 130–160; 8]. В Томском округе-уезде тракт начинался с территории Чаусской волости. Крупнейшими сельскими поселениями в этом административном образовании были деревня Новотырышинская и село Чаусское, которые испы-

тывали сильное транспортное влияние со стороны города Кольвань, выполняя вспомогательные дорожные функции. Этим объясняется более поздний типический переход к протогородскому типу, в отличие от поселений Ояшинской волости, находившихся на удалении от крупных городов. Так, в начале XX в. статус волостного центра получают трактовые села Варюхино и Болотное. Село Проскоковское, находясь на пересечении Московского и Барнаульского трактов, становится медицинским центром для поселений междуречья Оби и Томи. Большой участок тракта проходил по территории Семилуженской волости через деревни Воронина, Сурова, Халдеева, Подломская (Крестинина) и села Семилужное, Турунтаево. В Ишимской волости вдоль деревень Кислова, Мазалова, Медведчиково и села Ишимское. Необходимо отметить факт роста доли протогородских поселений вдоль Московского тракта. По данным 1859 г. всего два селения Томского округа, лежавшие вдоль сухопутных направлений, имели свыше 1 тыс. жителей — это села Ишимское и Семилужное (еще три протогородских селения находились вдоль Оби — Богородское, Воронова, Солонцы) [7, с. 66–67]. К 1911 г. их число возросло до шести — села Новотырышинское, Дубровино, Ояшинское и Болотное [9, с. 5–108; 10]. В исследовании О.Н. Катионова приводятся данные о том, что в Томском округе к началу 1890-х гг. 32% от общего числа хозяйств, занятых промыслами, приходилось на извоз. Наиболее развит этот промысел был в Спасской волости, в которой 114 дворов постоянно занимались извозом (Спасское, Батурино, Петухова, Лучанова, Воронова). Значительное число извозчиков также было в Ояшинской, Ишимской и Тутальской волостях [11, с. 81]. Во второй половине XIX — начале XX в. Московско-Сибирский тракт группировал вокруг себя значительную часть населения Томского округа-уезда, на главной сибирской дороге располагались крупнейшие населенные пункты, а в притрактовой зоне концентрировалась сельская промышленность и торговля.

Несмотря на значимость Московско-Сибирского тракта, существовал еще один сухопутный транспортный путь, игравший большое значение для рассматриваемой территории, — это *Томско-Барнаульский тракт*. Дорога соединяла губернский центр с уездным городом Барнаулом и имела несколько ответвлений. Первое направление проходило через деревни Каменка (Мостовая), Агафониха, Вассина, Изылинская, Поперечная (место соединения с Томско-Кузнецким трактом), Тутальская и соединялось с Московским трактом в районе деревни Проскоково. Вторая ветка шла (в 1890-е гг.) от деревни Каменка (Мостовая) и проходила через деревни Боровлянская, Кудрина, село Гутово, Долгова,

Корнилова, Елфимова, Шитиково, Чахлово [7; 8; 10; 12–14].

Еще одна крупная дорога шла из Барнаула в северо-западном направлении — это *Барнаульско-Кольванский* тракт, который проходил через территорию Кривошековской волости и связывал окружной-уездный город Барнаул с безуездным городом Кольвань. Во второй половине XIX — начале XX в. Барнаульско-Кольванская линия начиналась в десяти верстах от деревни Медведской Легостаевской волости Барнаульского округа-уезда. В этом месте находилась развилка от прямой дороги из Барнаула: северо-восточное направление — Барнаульско-Томский тракт, северо-западное — Барнаульско-Кольванский тракт. Далее путь следования пролегал через ряд деревень Бердской волости Барнаульского округа-уезда, и в районе села Бердского после переправы через Обь выходил на деревню Нижне-Чемская Кривошековской волости Томского округа-уезда. От этого населенного пункта тракт пролегал через деревни Ересная, Толмачева, Каткова, Крохалево и выходил на территорию Чаусской волости, где в районе деревни Соколова соединялся с Московским трактом близ Малого Оеша. В начале XX в. с появлением Новониколаевска образуется *Барнаульско-Новониколаевский тракт*, который фактически был составной частью Барнаульско-Кольванского, за исключением одного небольшого участка, когда Новониколаевская линия смещалась в сторону деревни Бугринской [7; 8; 10; 12–16]. Развитая транспортная система крупных трактов выступала в качестве катализатора появления малых дорог волостного значения, которые соединяли волостные центры друг с другом и периферийными селениями. Большинство дорог местного значения были встроены в систему больших трактов и являлись ответвлениями от основных значимых направлений.

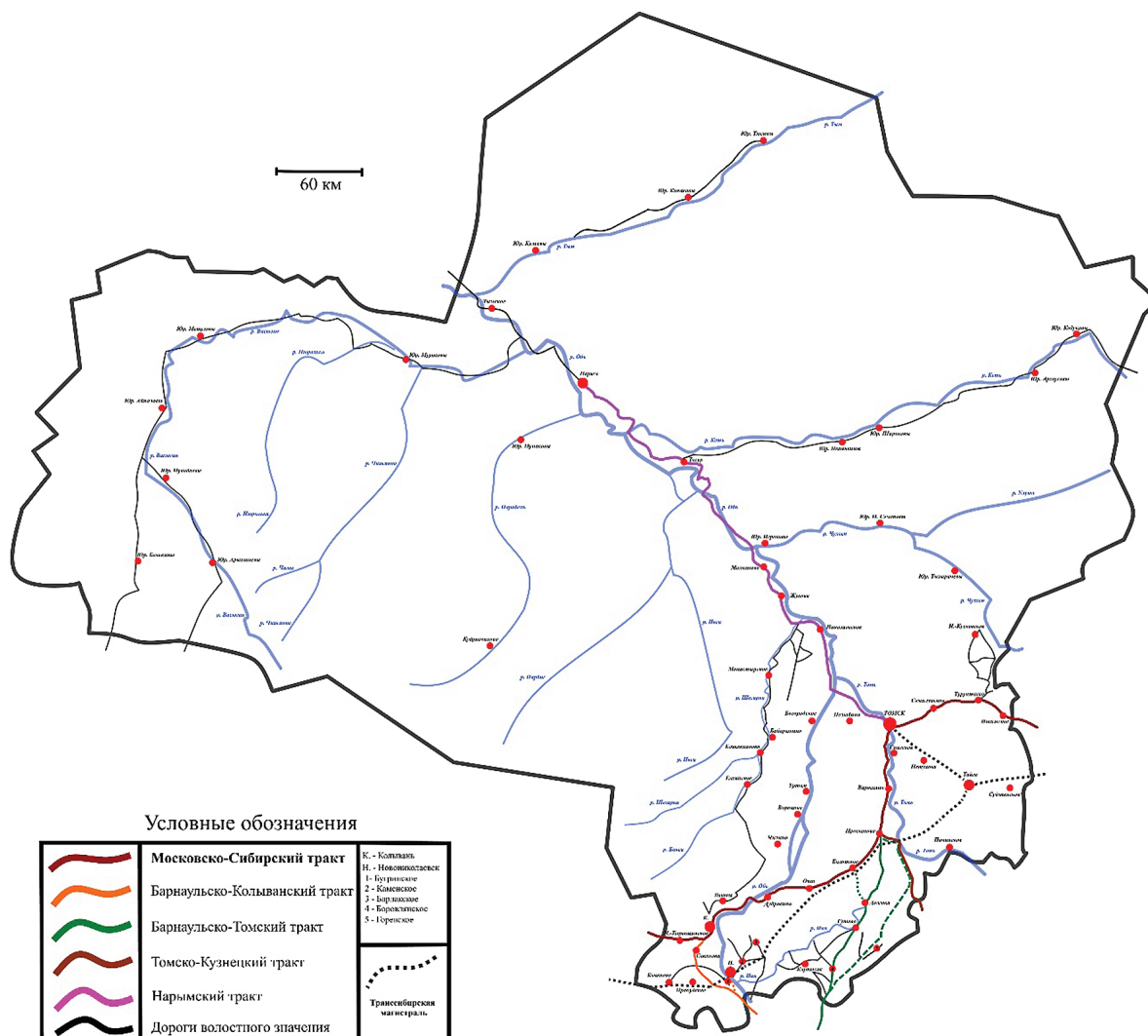
Основу транспортной сети северной части Томского округа-уезда составлял *Нарымский почтовый тракт*, который к началу XX в. содержался в том числе и на земские повинности. В работе Е.В. Почеревина отмечается, что в делопроизводстве Томской губернии фигурировали три вида трактов — почтовые, земские и проселочные [5, с. 123–127]. На практике определить принадлежность дороги к той или иной категории было непросто. Уникальность Нарымской дороги состояла в том, что она одновременно являлась как почтовым трактом, содержанием которого заведовала губернская администрация, так и земским, обустройством которого заведовал окружной-уездный управленческий аппарат. В «Памятных книжках» начала XX в. отмечен двойной статус Нарымского тракта [12–14]. Большая часть пути пролегалла через «иностранческие» волости и управы и была единственным

крупным сухопутным путем, связывающим центральные волости с северной частью Томского округа-уезда. Большое значение дорога имела при выполнении торговых операций, связанных с поставками продуктов ключевого промысла этой территории — рыбного [17, с. 375–552]. Несмотря на отдаленность территории, существовал ряд местных дорог, которые были встроены в общую транспортную систему с Нарымскими трактом. Первая — в сторону села Тымского и далее вдоль Оби на территорию Тобольской губернии. Вторая дорога, отходящая от тракта, шла вдоль реки Тым по территории Тымской «иностранческой» волости 1-й половины до Тюдегенакских юрт. Третье направление начиналось в 50 верстах к северо-западу от Нарыма и проходило по территории Лариатской и Васюганской «иностранческих» волостей (см. рис.) [8; 15; 18–21].

Подводя итог состояния безрельсового транспорта Томского округа-уезда, важно отметить, что транспортная сеть охватывала все направления. Сельские населенные пункты, располагавшиеся на трактах и волостных дорогах, имели наибольшую динамику развития основных показателей (численность населения и объектов социально-экономической инфраструктуры), что свидетельствует о большом влиянии фактора транспортной доступности в ходе процесса развития сельской поселенческой сети. В 1920-е гг. сухопутная транспортная сеть в основном развивалась на той базе, которая была создана в дореволюционное время. Сохранились ключевые сухопутные пути, существовавшие с XIX в.

Вторым типом сухопутной транспортной коммуникации были *рельсовые пути*. Рассматривая этот вид дорог, стоит отметить, что ключевую роль играла Транссибирская магистраль. М.Н. Соболев в 1900 г. отмечал: «Сибирь в настоящую минуту являет собой пример того, как под влиянием изменения в условиях обмена резко и быстро преобразуется вся хозяйственная жизнь населения. Моментом, определившим это преобразование, явилась Великая Сибирская железная дорога» [22, с. 1]. Влияние Транссибирской магистрали на развитие Томской губернии освещено в работе Е.В. Вечер [6]. В нашем случае необходимо сузить территориальные рамки и определить степень влияния этого пути на Томский округ-уезд.

Прокудская волость. Деревни Чик и Бунькова (станция Чиковская), села Коченево (станция Коченево) и Прокудское. Развитие этих сельских населенных пунктов в конце XIX — начале XX в. было напрямую обусловлено прохождением через них железнодорожного пути. В период с 1893 по 1911 г. численность населения вышеназванных населенных пунктов возрастает на 160%. В этом ряду особенно заметна динамика села Коченево, численность населения которого возросла с 750 до 2220 чел. За 18-летний



Схематическая картографическая модель сухопутной транспортной сети Томского округа-уезда во второй половине XIX — первой четверти XX в.

период сельское поселение превратилось в крупный протгородской центр с развитой социально-экономической инфраструктурой. Село Прокудское, которое в 1910-е гг. становится волостным центром, благодаря выгодному положению формирует вокруг себя транспортный узел — пересечение Транссибирской магистрали, Колывано-Барнаульскошю тракта, а также волостной дороги, идущей от села Федосовское Каинского уезда [23].

Бугринская и Каменская волости. С начала XX в. развитие этих территорий происходило под воздействием города Новоиколаевска. Анализ статистических показателей позволяет сделать вывод о том, что близость сельских селений Бугринской и Каменской волостей к Транссибирской магистрали имела не положительное, а отрицательное влияние ввиду того, что крупный городской центр брал на себя основную долю людских и социально-экономических потоков.

Алексеевская, Ояшинская, Гондатьевская волости. На территории этих волостей можно выделить два центра, которые были связаны с Транссибирской магистралью — села Ояшинское и Болотное. Первое еще до строительства железной дороги являлось крупным транспортным узлом, через который проходил Московско-Сибирский тракт. С появлением Транссибирской магистрали его значение только возросло. Село Болотное располагалось на самом пути, что сказалось на его развитии. Особенность местоположения связана и с тем, что помимо железнодорожного пути, через селение проходили Московский и Барнаульско-Томский тракты. Подобная транспортная развязка делала Болотное уникальным логистическим центром для всего рассматриваемого региона. Именно транспортное положение сделало Болотное крупнейшим сельским торговым центром не только междуречья Оби и Томи, но и всего Томского округа-уезда. Заложенная в дореволюци-

онный период база позволила селению в 1920-е гг. сохранить и преумножить «поселенческий потенциал» [24; 25].

Тутальская, Литвиновская, Судженская волости. На территории этих волостей благодаря прокладке Транссибирской магистрали образовались новые переселенческие участки. Транспортная доступность позволяла переселенцам из европейской части страны осваивать земли, которые ранее были подвержены процессу землеустройства. Так, на территории между Тутальской и Судженской волостями в 1896 г. появляется небольшой железнодорожный поселок Томск-Тайгинский, в том же году вступила в строй железнодорожная ветка, соединяющая Томск с железной дорогой. Крупный железнодорожный узел стал катализатором заселения ближайшей местности крестьянами-переселенцами. К 1911 г. вблизи станции формируется Таловская волость, которой можно дать статус «переселенческой», поскольку все сельские населенные пункты были переселенческими или хуторскими поселками, старожильческих поселений не было. В 20-е гг. XX в. Транссибирская магистраль для сельской поселенческой сети стала играть еще более ощутимую роль, особенно в вопросе колонизации. И.П. Павлуновский отмечает: «Одной из актуальных задач в настоящее время выдвигается колонизация Сибири, заставляющая рассматривать каждую проектируемую в Сибири линию и с точки зрения интересов переселения» [26, с. 2–3]. Если обратиться к внутренней типологической структуре Томского и Новосибирского округов Сибирского края, видна тенденция увеличения доли малых населенных пунктов (до 200 чел.) почти в три раза в сравнении с показателями 1911 г. именно в тех районах, через которые шло железнодорожное полотно. Это Каменский, Ояшинский, Ишимский, Судженский, Тайгинский районы. Данный факт указывает на массовое появление в зоне влияния Транссибирской магистрали новых поселков, которые в массе своей

были переселенческими. Анализируя степень влияния, которое оказывала Транссибирская магистраль на сельские населенные пункты Томского округа-уезда, необходимо сделать несколько выводов.

1. Старожильческие поселения, находившиеся вдоль железной дороги, получали дополнительный импульс развития. Становление ряда крупнейших протогородских селений (Коченево, Прокудское, Болотное), усложнение их производственной и социокультурной составляющих изменяло роль населенного пункта в общей структуре поселенческой сети.

2. Транссибирская магистраль сыграла решающую роль в процессе колонизации крестьянами-переселенцами свободных пространств Томского округа-уезда. Десятки переселенческих поселков возникали в близких к железной дороге местах. Скорость передвижения и наличие связанных с ней безрельсовых транспортных путей делали это направление ведущим в колонизационной политике государства.

Общей закономерностью для всех путей сообщения Томского уезда в начале XX в. стало и то, что землеустройство новых участков, которые отводились для переселенцев, происходило вблизи существующих крупных и малых дорог. Отсутствие последних порождало строительство дорожного полотна в заселяемых районах. Транспортная доступность в совокупности с увеличивавшейся массой населения на отдельно взятых территориях становились факторами переустройства низового волостного деления: образование отдельных Гондатыевской, Пачинской, Литвиновской, Таловской волостей вдоль линии Транссибирской магистрали, Новотырышинской и Варюхинской вдоль Московско-Сибирского тракта, Молчановской и Новоалександровской вдоль Нарымского тракта [27].

При подготовке статьи была составлена схематичная картографическая модель сухопутной транспортной системы сельской поселенческой сети во второй половине XIX — первой четверти XX в.

Библиографический список

1. Соболев М.Н. Пути сообщения в Сибири // *Сибирь, ее современное состояние и ее нужды*. СПб., 1908.
2. Шиловский М.В. Транспортные проекты России до 1917 г. // *Вестник Нижневартовского государственного гуманитарного университета*. 2008. № 3.
3. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири (30-е годы — 90-е годы вв.): автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Омск, 2006.
4. Бойко В.П. Роль Московско-Сибирского тракта в хозяйственном и культурном развитии Сибири XIX в. //

Вестник Томского государственного университета. История. 2012. № 2(18).

5. Почеревин Е.В. Содержание местной дорожной сети в Томской губернии в начале XX в. // *Известия Алтайского государственного университета*. 2016. № 4 (92).
6. Вечер Е.В. Влияние Транссибирской магистрали на развитие Томской губернии в конце XIX — начале XX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2004.
7. Список населенных мест Томской губернии 1859 г. СПб., 1868.

8. Карта Томской губернии 1890-х гг. РГБ. Отд. картограф. изд. Ко 21/VII-35.
9. Список населенных мест Томской губернии 1911 г. Томск, 1911.
10. Карта Томской губернии 1911 г. ТОКМ. 107397.
11. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в. : дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 1987.
12. Памятная книжка Томской губернии на 1912 г. Томск, 1912.
13. Памятная книжка Томской губернии на 1910 г. Томск, 1910.
14. Памятная книжка Томской губернии на 1913 г. Томск, 1913.
15. Карта Томской губернии 1876 г. РНБ. Отдел картографии. Шифр. К 4-Союз//4438 28, № карты в атласе 68.
16. Карта Алтайского округа 1908 г. ГААК. Ф. 50. Оп. 16. Д. 52а.
17. Нагнибеда В.Я. Нарымский край: материалы статистико-экономического исследования 1910–1911 гг. Томск, 1927.
18. Карта пятого стана Томской губернии и уезда (Нарымский край) // Плотников А.Ф. Нарымский край (5 стан Томского уезда Томской губернии): историко-статистический очерк. СПб., 1901.
19. Карта Левобережной по Оби части Нарымского края 1909 г. ГАНО. Ф. Р-270. Оп. 1. Д. 43.
20. Карта населенных мест Нарымского края Томской губернии 1910 г. // Нагнибеда В.Я. Нарымский край: материалы статистико-экономического исследования 1910–1911 гг. Томск, 1927.
21. Карта Тобольской губернии 1911 г. Библиотека Академии наук. Картографический отдел. V 1956и/583 ДСП.
22. Соболев М.Н. Экономическое значение Сибирской железной дороги: актовая речь, произнесенная 22-го октября 1900 года в XII годовщину Томского университета профессором М. Н. Соболевым. Томск, 1900.
23. Карта Каинского округа Томской губернии 1890-х гг. РГБ. Отд. картограф. изд. Ко 21/VII-37.
24. Список населенных мест Томской губернии 1893 г. Томск, 1893.
25. Список населенных мест Сибирского края. Т. 2: Округа северо-восточной Сибири. Новосибирск, 1929.
26. Павлуновский И.П. Перспективы железнодорожного строительства в Сибири: экономические подходы к плану строительства по обслуживанию Сибири ж.-д. путями. Новониколаевск, 1925.
27. Хорохордин Г.С. Административно-территориальные изменения волостных границ юго-запада Томского уезда в конце XIX — начале XX вв. как один из показателей развития поселенческой сети // МНСК–2018: История : материалы 56-й Международной научной студенческой конференции, Новосибирск, 22–27 апреля 2018 года. Новосибирск, 2018.