

Биржевые извозчики на южном участке Кяхтинского тракта (1890-е гг.) (По неопубликованным материалам ГАРБ и РГИА)

С.В. Хомяков

Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН,
ул. Сахьяновой, 6, Улан-Удэ, Республика Бурятия
khomyakov777@yandex.ru.
<https://orcid.org/0000-0003-1318-8906>

Статья поступила 26.08.2025, принята 10.09.2025

Рассматривается административная процедура приёма на работу, деятельность, а также неофициальные практики в жизни т. н. биржевых извозчиков Забайкальской области – одного из многочисленных институтов дореволюционной экономической жизни. В качестве территориальных рамок была выбрана южная оконечность Кяхтинского тракта (Верхнеудинск – Кяхта) с двумя пограничными станциями – городом Троицкосавск и торговой слободой Кяхта. Такой выбор был обусловлен интересом в поиске специфики извозной работы именно на пространстве фронтира, на котором уже два столетия, основываясь на стабильных русско-китайских торговых отношениях, пересекались судьбы людей, самого разного правового и материального положения – горожан и сельских жителей, отечественных и иностранных купцов, мещан и казаков. Все они старались найти свой масштаб выгод, живя и работая на юге Забайкалья. Долей простого люда здесь во многом объективно становилось обслуживание логистики Чайного пути из Кяхты на Иркутск, т. е. подряды на перевозку грузов по трактам (купеческому Удунгинскому и почтовому по р. Селенге), обслуживание и работа на обывательских, почтовых и купеческих станциях и непосредственно – частный легковой извоз. Важное место в статье уделено установлению взаимосвязи данного промысла со структурой жизни купеческого города, пониманию, что материальные возможности и ресурсы «кяхтинских миллионеров» в 1890-х гг. (в преддверии запуска Сибирской железной дороги, ставшим еще одним ударом для торговой Кяхты) ещё оставались детерминантой для постоянного спроса на всевозможные вспомогательные профессии, связанные с городом и южной частью Кяхтинского тракта.

Ключевые слова: Отечественная история; Забайкальская область; Троицкосавск; слобода Кяхта; биржевые извозчики.

Exchange cabbies on the southern section of the Kyakhta Tract (1890s) (based on unpublished materials from the State Archives of the Republic of Buryatia)

S.V. Homyakov

Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of SB RAS; 6, Sakhyanova St., Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia
khomyakov777@yandex.ru. ORCID 0000-0003-1318-8906.
<https://orcid.org/0000-0003-1318-8906>
Received 26.08.2025, accepted 10.09.2025

The article examines the administrative procedure for hiring, activities, and informal practices in the life of the so-called exchange cabbies of the Transbaikalian region – one of the many institutions of pre-revolutionary economic life. The southern section of the Kyakhta tract (Verkhneudinsk-Kyakhta) with two border villages – the town of Troitskosavsk and the trading settlement of Kyakhta – was chosen as the territorial framework. This choice was determined by the interest in finding the specifics of haulage work specifically in the frontier area, where for two centuries, based on stable Russian-Chinese trade relations, the destinies of people of the most diverse legal and material status, town dwellers and rural residents, domestic and foreign merchants, townspeople and Cossacks, intersected. All of them tried to find their own scale of benefits, living and working in the south of Transbaikalia. The lot of the common people there in many ways objectively consisted of servicing the logistics of the Tea Road from Kyakhta to Irkutsk, i.e. contracts for the transportation of goods along the roads (Merchant Udunginsky Tract and postal tract along the Selenga River), servicing and working at private, postal and merchant stations and directly – private passenger transportation. An important place is given to establishing the relationship between this trade and the way of life in the merchant town, to understanding that the material capabilities and resources of the "Kyakhta millionaires" in the 1890s (on the eve of the launch of the Siberian railway, which became another blow to the commercial Kyakhta) still remained a determinant for the constant demand for all sorts of auxiliary professions associated with the town and the southern section of the Kyakhta Tract.

Keywords: national history; Transbaikalia; Troitskosavsk; Kyakhta; exchange cabbies.

Введение. Тракт, соединяющий пограничную торговую слободу Кяхта и окружной город Верхнеудинск – в XIX в. представлял собой важнейшую для государства логистическую артерию, выполняющую ряд разнообразных транспортных функций. По статистическим данным 1898 г. он включал в себя 11 станций общей протяженностью 217 верст (с параллельной веткой Селенгинск-Верхнеудинск, протяжённой на 112 верст и используемой преимущественно в зимнее время). По своему административному статусу Кяхтинский тракт являлся одновременно почтовым и обывательским [12, с. 1]. То есть, наряду с движением корреспонденции разнообразных казенных учреждений, на тракте отбывался комплекс волостных повинностей и подрядных работ – обывательская гоньба. Это санкционированные Верхнеудинским земским судом обязанности крестьянского населения производить ремонт участков тракта, а также участвовать (в подрядной, либо принудительной со стороны волостного правления форме) в выдаче и обслуживании конных подвод. Они были необходимы для обеспечения движения чиновников, воинских команд, арестантских групп, переселенцев, а также учебных батарейных припасов. Однако здесь необходимо отметить, что предварительный архивный анализ показал достаточно небольшую распространенность проявлений обывательской гоньбы на кяхтинском направлении, в сравнении с другими участками Сибирского пути (Верхнеудинск – Чита, Верхнеудинск – Петровский завод). Гораздо более интенсивно Кяхтинский тракт использовался местным купечеством и иностранными торговцами как важный участок Чайного пути из Китая в европейскую часть империи. Директор Кяхтинской таможни Крит, комментируя перевод таможни в Иркутск, ещё в середине XIX в. отмечал принципиальную важность данного тракта, как структурного элемента единого геополитического и экономического пространства: «Из Кяхты идёт один большой торговый путь через Селенгинск, Верхнеудинск, Посольск, через Байкал и Ангару в Иркутск, где он соединяется с большим Сибирским трактом, ведущим в европейскую часть России. В Верхнеудинске этот путь соединяется с почтовой дорогой, идущей с Амура и пролегающей через всю Забайкальскую область» [10, с. 277]. Современные исследователи также однозначно подтверждают это высказывание. «Переправа через Байкал и путь по долине Селенги через Верхнеудинск был и оставался долгое время основным направлением движения грузов и пассажиров в летнее и зимнее время» [6, с. 378].

Соответственно, наряду с функционированием здесь почтовой и обывательской гоньбы, а также интенсивным движением торговых караванов, существовала постоянная потребность и в обыкновенном частном извозе. Его профессиональная специфика, а также потенциальная возможность быть одним из многих способов перевозки (растаможенной или контрабандной) небольших товарных объёмов (в основном, байхового рассыпного или кирпичного чая) из пограничья в ближайшие поселковые торговые пункты, делает работу биржевых извозчиков на южной (фронтальной) оконечности Кяхтинского тракта в конце XIX в. весьма интересным предметом для исследования. Первой за-

дачей для начальной статьи по такому исследованию будет характеристика административной процедуры при приёме на данную работу со стороны Троицкосавской городской управы, включая изучение сословной принадлежности извозчиков. Ещё одной задачей станет анализ вовлечения извозчиков в деятельность торговых перевозок, а также изучение официальных и неофициальных практик, существовавших в данном промысле в период 1890-х гг.

Историография по вопросу о частном извозе в масштабах Российской империи довольно обширна, отдельные исследования затрагивают положение дел в этой сфере деятельности практически в каждой губернии и области. В этой связи можно особенно выделить работу Л.А. Самариной [16], сосредоточившейся на легковом извозе в столичном Петербурге, пристально изучающей вопрос дорожного регламента в «доавтомобильную» эпоху, организацию извозного промысла в миллионном городе, также в работе приводится обширная и полновесная внешняя классификация извозчиков с анализом внутренней иерархии их статусов. Работа Т.З. Поздняк [15] посвящена организации общественного транспорта на дальневосточных окраинах империи. И.А. Бушуев [2] сосредоточил свое внимание на специфике извозного заработка в центральных губерниях России, А.Г. Сидякина [17] – в городах Кубани и Причерноморья. В дальнейшем, при полноценном изучении данного промысла на всех узловых пунктах Кяхтинского тракта, а также и в иных населённых пунктах Забайкальской области, есть перспектива полноценного и многопланового сравнительного анализа общих и особенных черт как биржевых, так и «ломовых» извозчиков Забайкалья с их «коллегами» в различных губерниях России.

Источниковая база. Ключевое значение для работы имеет «Дело Троицкосавской городской управы. Биржевые извозчики. 1895–1896 гг.» (Государственный архив Республики Бурятия. Ф. 261, оп. 1, д. 732), материалы которого являются неопубликованными и не введенными в научный оборот. Кроме того, сведения о контроле со стороны кяхтинской таможни за продажей чая, неоплаченного пошлиной, переписка волостных правлений с земским судом и т. д. были получены на основе иных материалов фондов ГАРБ: Ф. 261 («Троицкосавская городская управа»), ф. 207 («Тарбагатайское волостное правление»), ф. 102 («Кяхтинская таможня»). Также в работе используются материалы из фондов РГИА (г. Санкт-Петербург). Помимо этого, в работу включены сведения из статистических сборников по Забайкальской области, хранящихся в редком книжном фонде Кяхтинского краеведческого музея им. акад. В.А. Обручева.

В качестве основных методов, использованных в работе, необходимо указать на историко-сравнительный, применявшийся в частности при сопоставлении деятельности зарегистрированных и неофициальных извозчиков. Историко-генетический метод был необходим для косвенного анализа схожих черт в работе извозчиков конца XIX в. и современных маршрутных перевозок на автодороге Кяхта – Улан-Удэ.

Основная часть. «К середине XIX в. извозный промысел прочно вошёл в инфраструктуру городов»

[9, с. 672]. Прежде всего необходимо указать, что в Российской империи извозчики делились на городских и путевых (дорожных, обозных) [9, с. 672]. Вторые, как надо полагать, были ориентированы на наём для перевозок оптовых торговых партий на большие расстояния, в том числе в структуре логистики чайного пути. Изучаемые же в статье биржевые извозчики г. Троицкосавска – работники, ожидающие клиентов в определённом месте, извозчицкой бирже, наряду со «стихийными» (не имеющими официального места и курсирующими по городу для быстрого заработка), номинально входили в категорию городских. Однако, изучение таксы на оплату езды извозчиков с троицкосавской биржи говорит о том, что в местных реалиях Забайкальской области конца XIX в. городские извозчики зарабатывали поездками по кяхтинскому почтовому и вспомогательным трактам Троицкосавского и Верхнеудинского округов. «За 12 часов езды днём или ночью, с одним или двумя седоками – 3 рубля, 50 копеек» [5, д. 732, л. 32]. Принимая во внимание данный факт, отмечаем, что когда речь шла о перевозке людей по округам, например, для доставки командированных таможенных работников из Кяхты в Бичуру (посёлки находились на расстоянии 60 верст друг от друга), то наряду с крестьянской повинностью (или инициативным подрядом) по обывательской гоньбе, биржевые извозчики также могли быть вариантом доставки, выступая при этом как дорожные. «Для защиты казённых интересов Кяхтинской таможни по делу (о выемке чая в Бичуре) командирован Заведующий Кяхтинским участком таможенного надзора Шишмарев на одной лошади, потративший 8 руб., 79 коп.» [4, д. 61, л. 9 об.]. Косвенным подтверждением этого является факт функционирования бирж неподалеку от таможни. «Экипаж запряжён в 1 или 2 лошади и становился бы около большого моста, против Гостиного двора и на других удобных для этого местах по большому уступу и в слободе Кяхты» [5, д. 732, л. 1 об.]. Троицкосавская управа в своих документах и вовсе называла работу биржевых извозчиков «извозничьем дорожным промыслом» [5, д. 732, л. 1 об.], подразумевая обобщённый характер их деятельности.

Что касается функционирования извозчицкой биржи г. Троицкосавска, то при изучении дела 732, была выстроена структура поэтапной административной процедуры приёма на данную работу, которая выглядела следующим образом. Прежде всего, необходимо было получение свидетельства от городских властей. Претендент подавал в Троицкосавское городское управление следующее типовое заявление. «Желая заняться в течение 1895 г. извозничьим промыслом и представляя у сего в доход города количество денег, имею честь покорнейше просить Троицкосавское городское управление не отказать выдать мне установленное на этих промыслах свидетельство. Приказной Шелкунов (Николаевская станица) руку приложил» [5, д. 732, л. 1]. Проанализировав заявления претендентов на 1895 г., заключаем, что наряду с крестьянами близлежащих к Троицкосавску селений, а также несколькими мещанами, возницами здесь становились и казаки пограничных, окрестных по отношению к окружающему городу станиц Забайкальского казачьего войска. В основном это были

так называемые «льготные» казаки, прослужившие свой срок на действительной военной службе и отпущенные по домам для ведения хозяйства, дабы не допустить его разорения. В этом случае они имели следующие наименования: «второочередник, казак, отслуживший четыре года и подлежащий призыву во вторую очередь и третьоочередник, казак в возрасте от 30 до 35 лет, находящийся в запасе, призывающийся в третью очередь» [3, с. 56]. Многочисленность и территориальная распространённость казачьего сословия, с самого начала оформления Забайкальского казачьего войска в 1851 г., обусловили жизненную необходимость в увеличении перечня занятий (кроме традиционного хлебопашества), с помощью которых они имели бы право зарабатывать. Первоначальной юридической возможностью для этого стало предложение 1855 г. от Главного управления Восточной Сибири, одобренное военным министром, департаментом горных и соляных дел, а также министром финансов о допуске казаков Забайкальского войска, Иркутского и Нерчинского полков к казённым подрядам и поставкам. «Между тем как казаки, особенно льготные, с пользою могут быть допускаемы к торгам и брать подряды, подводную гоньбу, перевозки, заготовление дров и прочее». [13, д. 466, л. 2]. Как видно из базового для статьи дела 732, к концу XIX в. данная практика распространилась и на возможность частного заработка. В условиях относительного внешнеполитического спокойствия 1890-х гг. (и в сравнении с дальнейшими мобилизационными мероприятиями в Забайкальском казачьем войске в 1900–1905 гг. в связи с Китайским походом и русско-японской войной) такие казаки имели возможности не только заниматься земледелием, но и отправляться «на промысел», на котором они могли быть заняты довольно длительное время. Причём вариант с наймом в относительно близком для них Троицкосавске для многих был предпочтительнее иных, куда более далёких от родной станицы и тяжёлых по условиям вариантов «промысла», например, на золотодобывающих рудниках севера и востока Забайкальской области, куда казаки, безусловно, также «отходили» [14, д. 212]. Внутривойсковая процедура для ухода на заработки была следующей. Казаки на льготе появлялись у станичного атамана на весенних, обычно мартовских сборах, в остальной же период, в случае мирного времени могли быть дома или (например, при наличии домашних помощников), уходить на «промысел», обязательно получив на то атаманское разрешение, продлеваемое каждый год. Учитывая практически повсеместное наличие у казаков лошадей, одним из самых распространённых «промыслов» как раз был частный извоз.

Процедура одобрения прошений на получение рабочего свидетельства со стороны городской управы была невозможна без дальнейшего получения ею удостоверения из Троицкосавского полицейского управления. Предъявить необходимо было удостоверение следующего содержания. «Крестьянину Байхорской волости Маргинутойского общества Андрею Парамонову Наумову для предоставления в Троицкосавскую городскую управу на право получения свидетельства на содержание биржевых лошадей. В том числе на содержание в 1895 г. одной пары биржевых лошадей.

Со стороны управления препятствий не встречается» [5, д. 723, л. 5]. Необходимым для претендентов было являться в статусе, не имевшим действующих проблем с законом, для спокойного представления в полицейское управление. Кроме того, весьма важным для крестьянина и тем более, казака XIX в. было считаться «благовидным» для общества, т. е. иметь хорошую репутацию не только для полиции, но и среди представителей определённого локально-территориального сообщества, из среды которого человек вышел и на какое бы мог сослаться в случае вопросов о своей благонадежности. Также можно здесь учесть и сильную степень патерналистских отношений сельских обывателей и государя-императора, в лице служащих казённых учреждений. «У людей воспитывалось внутреннее чувство собственного достоинства (прежде всего, на основе традиционных христианских мировоззренческих ценностей), которое бы направляло человека на созидательное, конструктивное сотрудничество с государством, способствовало осознанию взаимной ответственности власти и общества» [7]. Для казаков же «благонадёжность» и вовсе была необходимым условием для получения любой работы в период «отходничества». Она проявлялась как в указанном выше разрешении атамана (по статусу уже выражающего волю станичников), так и непосредственно в принципе «круговой поруки». «Относительно приёма от казаков поручительства по подрядам допустить круговые ручательства казаков тех станиц, к которым они принадлежат, засвидетельствованные в станичных управлениях, конных и сотенных правлениях» [13, д. 466, л. 2 об.]. Наличие серьёзных проблем с законом в прошлом, также могло бы отразиться в виде нежелания полиции выдавать данное удостоверение. После получения документа обычно более никаких препятствий по стороны управы не исходило и далее следовало одобрение заявления. «Выдать казаку Ивану Шелкунову разрешение на содержание им одного экипажа для извозничьего дорожного промысла, о чём с Шелкунова, с выдачей свидетельства, вместе с книжкою-указателем правил, взыскав с него на нее 30 коп. и за 2 металлических знака 1 р. 20 коп» [5, д. 732, л. 1 об.].

Таким образом, наряду со свидетельством от городской управы, как основы для работы, в качестве иных корпоративных атрибутов биржевых извозчиков, строго отделяющих их от среды «стихийных», можно указать книжку с правилами движения и поведения на дороге и стоянках, которая всегда должна была быть при работнике, а также утверждённые опознавательные знаки впереди и сзади повозки. Листая эту книжку, прикреплённую к делу, можно отметить пункты о том, что извозчик должен быть всегда опрятным, вежливым, безукоризненно трезвым, помогать с поклажей, держать лошадей и пролётку в идеальном состоянии, по улицам и тракту не напирать на людей, идущих по обочинам и т. д. Помимо объективного стремления властей по поддержанию элементарного общественного порядка, данные инструкции видятся также, как некие аспекты «мягкой силы» в конкурентной борьбе с рынком неофициальных перевозок. С другой стороны, вырисовывается явная проекция с современностью, связанная с административным контролем над современными

маршрутами на том же самом тракте/автодороге Кяхта – Улан-Удэ (и на любой другой), с необходимостью иметь государственную регистрацию, разрешение на предпринимательскую деятельность, а также требованиями к опрятности в машинах и ответственному поведению на дороге. Единственное яркое отличие, которое было отмечено – извозчик должен был иметь на лице постоянную улыбку, так как отсутствие оной и угрюмый вид считались неприличием со стороны городских властей, принявших их на работу. То есть, следует говорить об одном из примеров структурной преемственности комплекса корпоративных правил и установлений, даже с учётом, казалось бы, абсолютного внешнего несоответствия извозничьего промысла и современного маршрутного бизнеса, вследствие разности исторического контекста, технических особенностей и многого другого.

Финальным элементом процедуры регистрации биржевых извозчиков являлось извещение городской управы о необходимости их прихода в учреждение с целью уплаты годовых взносов, так как город, выдавая официальные свидетельства, безусловно получал свой доход с промысла. «Лицам, занимающимся в Троицко-савске легковым извозничьим промыслом (Каргопольцеву Н., Пахолкову Е., Сокольникову Т., Рудову К., и др.), управа просит означенным извещением явиться в Присутствие 23 января, 10 утра для уплаты денег (по 7 рублей) за место, занимаемое экипажами их за 1895 г. Те, из занимающихся извозом, у кого нет удостоверения полиции, должны взять их в полиции и предоставить в Управление» [5, д. 732, л. 3]. Денежный взнос за год, в количестве 8 руб., 50 коп., с учётом траты на книжку и металлические знаки (которые, очевидно, уже не покупали те, кто продлевал свидетельство на очередной год) сравнительно небольшой. В теории, он позволял стабильно зарабатывать (учитывая собственные издержки и необходимость периодической работы в домашнем хозяйстве), если рассматривать указанную выше таксу на 12-часовую езду за 3 руб., 50 коп. Однако (хотя в деле нет на это указаний) с извозчиков вполне могла взиматься иная плата, так что вопрос требует дополнительного документального анализа. Примечательна просьба со стороны управы явиться с удостоверениями из полиции, уже после получения свидетельства на работу. Данная приписка показывает жизненные реалии окружного забайкальского города, в своей повседневности расходящиеся со строгими общеимперскими бюрократическими установлениями. Судя по всему, многие извозчики, даже работая официально, могли либо целый год «забывать» донести полицейскую справку, либо, устраиваясь впервые, спокойно идти за ней в последнюю очередь. Таким образом, сведения из дела 732 (фонда 261, ГАРБ) позволили реконструировать административную процедуру легализации «официальных» биржевых извозчиков со стороны городской управы Троицко-савска в 1890-е гг.

Второй задачей данной работы являлось изучение деятельности биржевых извозчиков в русле Чайного пути, а также их отношений с «теневым» сектором г. Троицко-савска в означенные хронологические рамки. Итак, несомненно, что основной их работой был част-

ный извоз по торговой слободе Кяхте, Троицкосавску и ближайшим сельским пригородам. Однако (как уже было отмечено), так как в прејскуранте цен были означены и дальние, многочасовые путешествия, то очевидно, что извозчики совершали движения по тракту в сторону г. Селенгинска, а также по нескольким обывательским дорогам. Соответственно, существовала довольно высокая вероятность вовлечения биржевых извозчиков (в местном понимании их статусов, как не только городских, но и дорожных) в логистический коридор чайного пути по Кяхтинскому и дополнительным трактам. Прямых упоминаний о перевозке ими малых партий чая, либо других заграничных или отечественных фабрикатов в деле 732 нет, однако, необходимо продолжать архивную работу над поиском таковых, пока же обратиться к косвенным фактам из иных дел и отметить здесь два примечательных момента. Основная стоянка извозчиков была у Гостиного двора, т. е. места сосредоточения китайских и монгольских товаров для последующего распределения и перевозки по стране, такое местоположение прямо прописывалось городским правлением в своих разрешениях. Естественно, что купцы перевозили чай и иные товары на дальнее расстояние на грузовых, «ломовых» повозках, которые или лично принадлежали им, либо заранее арендовались. Пролётки же наших извозчиков по типу назывались «лёгкими». Однако такое характерное их месторасположение даёт нам вероятность полагать, что во-первых, некоторые купцы с небольшими капиталами, а во-вторых, мещане, крестьяне и казаки, живущие в пограничье, вполне могли пользоваться услугами биржевых извозчиков, для перевозки малых и средних партий китайских чая, водки и других товаров, прежде всего по Троицкосавку, торговой слободе, а также, к примеру, до первой следующей станции тракта – Усть-Кяхтинской, пригорода Троицкосавска (где существовала пристань, открывающая водный пароходный путь по р. Селенге вплоть до Верхнеудинска. «Селенга здесь разделяется на рукава, отделяя от себя протоки и староречья, опоясывая ими ряд островов, затопляемых в большую воду. Дорога одно время идёт по узкому каменистому берегу старого русла реки (здесь пещера), причём на 10-й версте подходит к перевозу через Селенгу. Переезд этот, находившийся ранее против дер. Зарубиной, на 7-й версте от Усть-Кяхты, вследствие образовавшихся здесь островов, перенесён на 3 версты ниже» [1, с. 35]). Кроме того, в Усть-Кяхте их могли уже ожидать и свежие подводы, следующие далее на Верхнеудинск по основному почтовому тракту и на Мысовую, через долину р. Джиды, по Удунгинскому купеческому. Далее. Значительное количество дел фонда 102 ГАРБ «Кяхтинская таможня» посвящено выемке малых партий контрабандного чая у купцов, мещан и китайских торговцев как в самом Троицкосавске, так и в посёлках уезда по тракту, а также в торговых домах в Бичуре и Мухоршибири (т. е., уже по обывательским трактам). «Бичурское волостное правление сообщает, от 8 сентября 1901 г., что данный месячный срок Кяхтинской таможни на выпродажу чая у бичурских чаоторговцев окончился, вследствие чего, мною (Ощепков, старший досмотрщик Бичурского таможенного поста) проверено у торговца, китайского поддан-

ного Джу-ю-бена байхового чая, неоплаченного пошлиной, 11 фунтов» [4, д. 61, л. 1]. Надо полагать, что занимаясь подобными практиками как основной деятельностью и в случае прохода границы с Китаем не через таможню, а через известные им тайные места, леса и т. д., эти люди далее вполне могли пользоваться услугами обычных извозчиков для внешней обыденности своего путешествия в сторону Верхнеудинска, либо к местам своих торговых операций.

Чтобы проследить вполне вероятное вовлечение биржевых извозчиков в подобную перевозку чая в его теневом варианте, необходимо продолжать архивный поиск в направлении описания выемки чая у контрабандистов и на чём именно они путешествовали по трактам. При этом, что касается хронологических рамок изучаемого периода, то для полной картины участия извозчиков в чайной торговле обязательно нужно подключать более ранние десятилетия XIX в., с куда более значительными, нежели на рубеже XIX–XX вв. её масштабами и соответственно возможностями заработка среди самых разных слоёв населения. Кяхтинский купец Альберт Александрович Хомзе писал в 1901 г. по этому поводу следующее: «В конце восьмидесятых годов слух о проведении Сибирской железной дороги, принял настолько реальные формы, что живущее на Кяхте купечество задумалось над будущим, каждому стало ясно, что настёт конец обособленному, привилегированному в форме льготных пошлин положению, а с ним ни на чём не основанному заблуждению публики о преимуществах кяхтинского чая перед всякими иными» [11, д. 24, л. 67]. Соответственно, нельзя забывать о том, что рассматриваемые в исследовании 1890-е гг. (с построением и вводом в эксплуатацию Транссибирской железной дороги) в жизни Кяхтинской пограничной торговли становятся в этом отношении началом нового и самого тяжёлого витка вялотекущего долговременного упадка. Активная и самая богатая прослойка купечества всерьёз задумалась о переносе своего дела в центральные губернии России. Тенденции по массовому сокращению торговых оборотов в Кяхте сразу же находили отражение и во всей структуре экономической деятельности юга Забайкалья, в том числе торговых и пассажирских перевозках.

Наконец, судя по личным заявлениям и коллективным прошениям, в своей повседневной рабочей деятельности «биржевые» Троицкосавска постоянно сталкивались с конкуренцией со стороны неофициальных извозчиков. Очевидно, что данная проблема была характерна для обывательской жизни всей Российской империи, в европейской части которой увеличение извозничьего предложения диктовалось постоянно увеличивающейся плотностью населения. «Дети, осваивающие профессию в течение нескольких лет, могли обособиться в городе и добросовестно работать, но в первом десятилетии XX в. город страдал от избытка отходников, искавших лёгкого заработка, вследствие которого увеличивалась конкуренция среди извозчиков и большинство теряли доход» [16, с. 108]. В сибирском провинциальном Троицкосавске, с его торговой слободой Кяхтой, подобных столичных проблем с несбалансированным наплывом новых кадров не было. Однако

его уникальные экономические и геополитические условия на протяжении десятилетий предопределили наличие в городе значительного, (особенно на фоне близлежащих забайкальских городов) количества деловых, предприимчивых людей из числа торгующего купечества, держателей лавок, питейных домов и гостиниц. Имея основной источник заработка, обладая материальными ресурсами, они искали любую возможность для дополнительных доходов, не чураясь для этого игнорировать правила и распоряжения городской управы по этому поводу. «Заявление от биржевых извозчиков. Постановлением здешней Думы воспрещается посторонним заниматься промыслом, но несмотря на это, многие из жителей дают за плату для разъездов по городу и Кяхте своих лошадей, главным образом позволяют себе это Глембоцкий, Жданов, Мельников, Балдаков, Никитин. Первый не постеснялся даже вывесить в своей гостинице противозаконную таксу, в которой предлагается за 80 коп. в час пара лошадей, одна лошадь – 50 коп.» [5, д. 732, л. 16]. Далее идёт просьба к Троицкосавской городской управе обязать указанных лиц нести ответственность и прекратить подобное. Для местных так называемых извозпромышленников, т. е. для лиц, дающих лошадей в почасовую аренду, выгода сотрудничества с неофициальными, а значит и бесправными при возникновении конфликтных ситуаций возницами, при слабой степени вмешательства со стороны властей была очевидна. Судя по всему, управа отреагировала только после коллективного обращения узаконенных извозчиков, так как далее в деле в качестве её реакции есть следующая лаконичная резолюция: «Указанных лиц вызвать в управу, объявить им установленные правила» [5, д. 732, л. 16]. Виновных в нарушениях действительно вызывали, опрашивали, но судя по всему, особых последствий для них не наступило, практически каждый из них привёл одни и те же письменные объяснения-ответы: «Извозным промыслом не занимался, в если буду – то с установленными правилами биржевых извозчиков». [5, д. 732, л. 16 об.]. Такое выражение своей позиции перед городскими властями было вполне выигрышным для нелегальных извозпромышленников, так как, учитывая отсутствие в деле дальнейшей реакции городского управления, по всей вероятности, особых проверок их словесных и письменных объяснений не проводилось. Проблемы же постоянного кадрового пополнения в лице желающих зарабатывать сразу и без затруднений (в виде ожидания получения справок), явно не было.

Действительно, характеризуя причины распространённости неофициального извоза в Троицкосавске необходимо учитывать, во-первых, пограничный статус города и слободы, с вытекающим отсюда фактом большого количества потенциальных пассажиров (как местных купцов и мещан, так и иностранных подданных), что давало возможность заработать хорошие деньги здесь и сейчас, просто курсируя от торговой слободы в город и обратно, причём данные передвижения фиксировались по-видимому лишь их конкурентами, стоящими на бирже. Во-вторых – уровень состоятельности таких пассажиров, по объективным причинам их основной деятельности, был в среднем куда выше по всей Забайкальской области, что увеличивало вероятность получения извозчиками дополнительных

денег «на чай». «Русско-китайские торговые отношения имеют длительную и сложную историю взаимоотношений, именно русско-китайская торговля играла ключевую роль в развитии экономических и политических отношений двух стран на протяжении двух веков. На этой торговле заработали огромные капиталы купцы Кяхты, и она превратилась в город миллионеров в XIX в.» [8, с. 557]. Наконец, вышеизложенная последовательность по оформлению документов в жизненных реалиях показывала невыгодность и неудобство для многих претендентов в прохождении нескольких официальных процедур по получению свидетельства. Одни не хотели выплачивать аренду за ненужное «официальное» место, имея навыки и опыт, прочные личные связи для привлечения клиентуры в разных участках города, другие понимали, что у них будут проблемы с получением справок из полиции, не являясь в её глазах «благонадёжными» элементами. «До начала XX в. широко распространённым было близкое к «надёжности» понятие «благонадёжность», которое трактовалось в контексте нравственности, порядочности и ответственности человека» [18, с. 162]. Совокупность данных причин и обусловила распространение неофициальных практик на южных узловых станциях Кяхтинского тракта, безусловно негативно влияющих на деятельность тамошних биржевых извозчиков, соответственно понятно их возмущение в этой связи, так как потери в заработке должны были быть довольно значительными.

Заключение. Таким образом, необходимо сделать следующие выводы. Положение и статус биржевых извозчиков на южной оконечности Кяхтинского тракта, в непосредственной близости от Китая и Монголии, явственно имели свою особую локально-территориальную специфику, в силу пограничного положения Троицкосавска и слободы Кяхта (как и практически любые другие здешние государственные и общественные институты). Вместе с тем, что касается административной процедуры выдачи извозчикам разрешений на работу, то она представляет собой вполне унифицированные и широко распространённые регламенты, основанные на принципе государственной и общественной благонадёжности. Вместе с тем, они учитывали местную специфику приходящих на заработок казаков, а также переизбыток крестьянского населения в сельской местности, из-за малоземелья стремящегося находить все новые промыслы и занятия в «чуждом» (но более благоприятном чем рудники) городском пространстве. Довольно высокая такса за перевозки по тракту в совокупности с наличием фактов нелегального извоза явственно говорят о преимуществах данного промысла на юге Кяхтинского тракта, основанных на высокой покупательной способности тамошнего населения. Окончательно об этом можно будет судить при сравнении южных станций тракта с работой биржевых извозчиков в других узловых населённых пунктах (в центре и на севере пути) – Селенгинске и Верхнеудинске, что предопределяет и настраивает на продолжение изучения данной тематики.

Статья подготовлена при поддержке гранта Российского научного фонда (проект «От Чайного пути к Монгольскому коридору “Нового Шелкового пути”: исторические проекции и современные взаимодействия России, Монголии и Китая») № 24-48-03025.

Литература

References

1. Батоцыренов Э.А. Удунгинский купеческий тракт (выдержка из рукописи Успенского С.А.) // Мир Байкала. – № 3. – 2020. – С. 28–43.
2. Бушуев И.А. Транспортная система Костромы и Ярославля на рубеже XIX–XX вв. в повседневной жизни губернских центров // Вестник Костромского государственного университета. – № 4. – 2014. – С. 65–68.
3. Гревцова Т.Е. Представления о войне и военной службе в языковой картине мира Донского казачества // «Вестник АГУ». – Вып. 3. – 2020. – С. 52–62.
4. Дело о выемке чая у китайского подданного Джу-ю-бена. 1901–1902 гг. // Гос. архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. 102. Оп. 1.
5. Дело Троицкосавской городской управы. Биржевые извозчики. 1895–1896 гг. // ГАРБ. Ф. 261. Оп. 1.
6. Захаренко И.А., Ажгиревич О.И. Великий Чайный путь: Авторские исследовательские проекты. – М., 2023. – 612 с.
7. Кропанева Е.М., Москаленко М.Р. Достойное человеческое существование в российской дореволюционной историко-философской мысли // Studia Humanitatis. – № 1. – 2016. – Эл. журнал.
8. Кузьмин Ю.В., Козырская И.Е., Тагаров Б.Ж. История Кяхтинской торговли и русского купечества в исследованиях Ж.З. Тагарова (1952–2020 гг.): к 70-летию со дня рождения // Историко-экономические исследования. – Т. 3. – № 3. – 2022. – С. 555–580.
9. Логинова Д.В. Профессиональный облик извозчиков в России в XIX – начале XX вв. // Via in tempore. История. Политология. – Т. 48. – № 3. – 2021. – С. 670–678.
10. Неклюдова А.В. Развитие кяхтинской таможни во второй половине XVIII – первой половине XIX вв. // «Вестник ИрГТУ». – № 2. – 2014. – С. 272–278.
11. Об учреждении товарищества Кяхтинских чаоторговцев «Цзинь-Лунь» в Забайкальской области. 1891–1905 гг. // Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 22. Оп. 4.
12. Памятная книжка Забайкальской области на 1898 г. Часть 1. – Чита. Тип. Торгового дома «П.А. Бадмаев и Ко», 1898 г. – 186 с.
13. По отношению Канцелярии министра финансов о сообщении заключения по вопросу об условиях на которых казаки Восточной Сибири могут быть допускаемы по казенным подрядам и поставкам. 1855 г. // РГИА. Ф. 37. Оп. 1.
14. По предписаниям и отношениям начальства об откомандировании урядников и казаков на золотые прииски и кардоны Верхнеудинского и Олекминского округов. 1844–1845 гг. // ГАРБ. Ф. 89. Оп. 1.
15. Позняк Т.З. Регламентация в сфере общественного транспорта в дальневосточных городах во второй половине XIX – начале XX вв. // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. – № 1. – 2019. – С. 41–53.
16. Самарина Л.А. Легковой извоз в Российской империи (вторая половина XIX – начало XX вв.) // История повседневности. – № 3. – 2019. – С. 90–114.
17. Сидякина А.Г. Функционирование внутригородского гужевого транспорта на Кубани и в Причерноморье в конце XIX – начале XX вв. // «Культурная жизнь Юга России». – № 2. – 2015. – С. 47–51.
18. Трошина Ю.В. Благонадежность полиции в Российской империи: опыт установления // Вестник института мировых цивилизаций. – № 12. – 2016. – С. 162–165.
1. Batotsyrenov E.A. (2020). Udunginsky merchant route (excerpt from the manuscript of Uspensky S.A.) In Mir Baikal. № 3. – pp. 28–43.
2. Bushuev I.A. (2014). Transport system of Kostroma and Yaroslavl at the turn of the 19th-20th centuries in the everyday life of provincial centers. In Bulletin of Kostroma State University. – № 4. – pp. 65–68.
3. Grevtsova T.E. (2020). Ideas about war and military service in the linguistic picture of the world of the Don Cossacks. In "Bulletin of ASU". – Issue. 3. – pp. 52–62.
4. The case of the seizure of tea from the Chinese subject Ju-yu-ben. (1901–1902). State Archives of the Republic of Buryatia (GARB). F. 102. Op. 1.
5. Case of the Troitskosavsk city government. Exchange cabbies. (1895–1896). GARB. F. 261. Op. 1.
6. Zakharchenko I.A., Azhgirevich O.I. (2023). The Great Tea Road: Author's research projects. – Moscow. – 612 p.
7. Kropanova E.M., Moskalenko M.R. (2016). Dignified human existence in Russian pre-revolutionary historical and philosophical thought. In Studia Humanitatis. – № 1. (Electronic journal).
8. Kuzmin Yu.V., Kozyrskaya I.E., Tagarov B.Zh. (2022). History of the Kyakhta trade and Russian merchants in the studies of Zh.Z. Tagarov (1952–2020): on the occasion of the 70th anniversary of his birth. In Historical and economic studies. Vol. 3. – № 3. – pp. 555–580.
9. Loginova D.V. (2021). Professional appearance of cabbies in Russia in the 19th – early 20th centuries. In Via in tempore. History. Political science. – Vol. 48. – № 3. – pp. 670–678.
10. Neklyudova A.V. (2014). Development of the Kyakhta customs in the second half of the 18th - first half of the 19th centuries. In "Bulletin of IrSTU". – № 2. – pp. 272–278.
11. On the establishment of the Kyakhta tea merchants' partnership "Jin-Lun" in the Trans-Baikal region. (1891–1905). Russian State Historical Archive (RGIA). F. 22. Op. 4.
12. Commemorative book of the Trans-Baikal region for 1898. (1898). Part 1. Chita. Trading house "P.A. Badmaev and Co". 186 p.
13. Regarding the Office of the Minister of Finance on the communication of the conclusion on the issue of the conditions under which the Cossacks of Eastern Siberia may be admitted to government contracts and deliveries. (1855). RGIA. F. 37. Op. 1.
14. Regarding the orders and relations of the authorities on the detachment of non-commissioned officers and Cossacks to the gold mines and cardons of the Verkhneudinsk and Olekminsky districts. (1844–1845). GARB. F. 89. Op. 1.
15. Poznyak T.Z. (2019). Regulations in the field of public transport in Far Eastern cities in the second half of the 19th – early 20th centuries. In Humanitarian studies in Eastern Siberia and the Far East. – № 1. – pp. 41–53.
16. Samarina L.A. (2019). Passenger taxi service in the Russian Empire (second half of the 19th – early 20th centuries). In History of everyday life. – № 3. – pp. 90–114.
17. Sidiyakina A.G. (2015). Functioning of intracity horse-drawn transport in Kuban and the Black Sea region in the late 19th – early 20th centuries. In "Cultural life of the South of Russia". № 2. – pp. 47–51.
18. Troshina Yu.V. (2016). Police reliability in the Russian Empire: experience of establishment. In Bulletin of the Institute of World Civilizations. – № 12. – pp. 162–165.