

УДК 656.025.4 (571.56) (091)
DOI 10.25587/SVFU.2022.99.18.007

В. С. Акимова, Н. И. Васильев

СВФУ им. М.К. Аммосова, г. Якутск, Россия

e-mail: valentina006@mail.ru; e-mail: kolyailchov@gmail.com

К некоторым вопросам организации перевозки казенных грузов в Якутской области в XVIII – I четверти XIX вв.

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы доставки различных грузов на рубеже XVIII – I четверти XIX вв. в отдаленные места Якутской области и к Охотскому морю, которое активизировалось в связи с продвижением и освоением новых территорий на северо-востоке. Эти процессы увеличили потребность доставки грузов до отделенных дальних территорий Российской империи и стали одной из особых сфер деятельности якутов. В статье раскрывается как на протяжении полутора веков подводная повинность – обязательство предоставления лошадей и проводников для перевозки грузов в Охотск и ряд других мест была положена тяжелым бременем на улусы Якутского округа. Показано как будучи обусловленной стратегическими государственными задачами охраны границ, усиление роли России в регионе, вопрос о перевозке грузов якутами был краеугольным камнем взаимоотношений якутов с местной администрацией и царским правительством. Вокруг этого вопроса происходил не только торг о цене перевозок, но и о разделении полномочий и власти над инородцами Якутской области. В статье на основе архивных данных проанализированы вопросы организации и распределения казенных грузоперевозок, вплоть до Охотского порта, Камчатки и Русской Америки, а также его влияние на социально-экономическое положение якутских князев. Архивные материалы сохранили для науки ценные сведения.

Ключевые слова: подводная повинность, казенный груз, перевозка грузов, северо-восток России, улус, хозяйство, князцы, инородцы, выючная лошадь, имущественная дифференциация.

Для цитирования: Акимова В. С., Васильев Н. И. К некоторым вопросам организации перевозки казенных грузов в Якутской области в XVIII – I четверти XIX вв. // Арктика XXI век. Гуманитарные науки. 2022, № 3 (29). С. 114–128.

V. S. Akimova, N. I. Vasiliev

M.K. Ammosov North-Eastern Federal University, Yakutsk, Russia

e-mail: valentina006@mail.ru; kolyailchov@gmail.com

On some issues of the organization of the transportation of state-owned goods in the Yakut region in the 18th – 1st quarter of 19th centuries

Abstract. The article is concerned with the delivery of various goods at the turn of the 18th – 1st quarter of the 19th centuries to remote places of the Yakut region and to the Okhotsk Sea, which became more active in connection with the promotion and development of new territories in the Northeast. These processes increased the need for cargo delivery to the separated distant territories of the Russian Empire and became one of the special spheres of activity of the Yakuts. The article reveals how for a century and a half the drayage duty – the obligation to provide horses and guides for the transportation of goods to Okhotsk and a number of other places was put a heavy burden on the uluses of the Yakut district. It is shown how, being conditioned by strategic state tasks of border protection, strengthening the role of Russia in the region, the issue of cargo transportation by Yakuts was the cornerstone of the Yakuts' relationship with the local administration and the tsarist government. Around this issue, there was not only bargaining about the price of transportation, but also about the division of powers and power over the indigenous peoples of the Yakut region. The article analyzes the issues of organization and distribution of state cargo transportation, up to the Port of Okhotsk, Kamchatka and Russian America, as well as its impact on the socio-economic situation of the Yakut feudal lords, based on archival data. Archival materials have preserved valuable information for science.

Keywords: drayage duty, state cargo, cargo transportation, north-east of Russia, ulus, economy, feudal lords, indigenous people, packhorse, property differentiation.

For citation: Akimova V. S., Vasiliev N. I. On some issues of the organization of the transportation of state-owned goods in the Yakut region

in the 18th – 1 quarter of 19th centuries // Arctic XXI century. Humanitarian sciences. 2022, No. 3 (29). P. 114–128. (In Russ.)

Введение

Одним из самых значительных явлений в истории дореволюционной Якутии была доставка различных грузов к Охотскому морю и в другие отдаленные места. На рубеже XVIII–XIX вв. освоение новых территорий на Северо-Восток России требовало необходимость организации доставки казенных грузов до новых земель. С точки зрения царского правительства, работы по снабжению Охотского порта, Камчатки и Русской Америки представлялись важной государственной задачей. Они осуществлялись в сложнейших природно-климатических условиях огромной территории крайнего Северо-Востока России, и этот путь проходил через Якутскую область. Пути сообщения в Якутии были крайне неразвиты и сложны для «эксплуатации», раскинувшись на огромных расстояниях. Основной путь поставки грузов на северо-восток в изучаемый период проходил через Иркутско-Якутский тракт, Якутско-Охотский почтовый тракт, Якутско-Колымский тракт. Это позволило активно привлечь местное население, в основном якутов, к перевозке казенных грузов до Охотска и других окраин северо-востока. Так, местное якутское население было привлечено в сферу экономической жизни Российского государства. В силу необходимости перевозки огромного потока казенных грузов государство возложило на местное население Якутской области обременительную подводную повинность.

Вопросами становления и развития перевозки грузов XVII–XIX вв. на Северо-Восток Российского государства интересовались многие исследователи. В основном это отрывочные сведения в контексте вопросов общей характеристики социальной и экономической жизни якутов, политической и экономической борьбы якутских тайонов, аграрного и других вопросов в работах Г. П. Башарина, А. А. Борисова, В. Ф. Иванова, Л. Г. Левенталя, З. И. Петуховой, Ф. Г. Софронова и др. Ряд исследователей – П. Л. Казарян и другие затрагивали данный вопрос в связи с изучением истории развития путей сообщения в Якутии.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью обобщить и систематизировать организацию перевозки грузов в XVIII – I четверти XIX в. в Якутской области и привлечения местного населения в этот процесс. Научная новизна работы заключается во введении неопубликованных ранее архивных документов.

Цель настоящей статьи – проанализировать процесс организации и распределения работ по перевозке казенных грузов и его влияние на социально-экономическое положение якутов.

Основным методом исследования является принцип историзма, который позволяет дать объективную оценку организации и распределения работ по перевозке грузов в Якутской области в XVIII – I четверти XIX в.

Основу источниковой базы исследования составили существующая научная литература, опубликованные и неопубликованные архивные документы.

Основная часть

В условиях огромных расстояний, сложных природно-климатических и географических условий, отсутствия путей сообщения в Якутской области перевозка казенных грузов была одним из самых важных видов деятельности местного населения. Перевозка грузов вменялась якутам в качестве подводной повинности с 1720-х гг. и по своим размерам превосходила все прочие подати и повинности. Казенные грузы (крупы, другой провиант, медикаменты, материалы, снаряжение и др.) якуты были обязаны перевозить на сотни верст в Охотск на Камчатку и в другие отдаленные места. Кроме того, их обязали содержать часть почтовых станций между Якутском и Иркутском, а также дороги, ведущие к острогам и зимовьям Якутской области. Охотский тракт обслуживали подгородные якуты; верхоянские якуты обслуживали тракт, соединявший Якутск с Зашиверском; вилюйские и олекминские якуты обслуживали Якутско-Иркутский тракт [5]. Не менее тяжелыми были и социальные условия осуществления этой повинности. В процессе исполнения этой повинности наносился ущерб хозяйству, усиливалась имущественная дифференциация, усугублялась зависимость малоимущих якутов от князцов. В разные периоды перевозка грузов якутами производилась на разных условиях. Еще в 1830 г. архивариус П. И. Старостин по поручению областного начальника составил доклад «Об отправлении казенных тяжестей с древнейших времен», где были сведены документальные сведения о количестве поставленных лошадей и условиях оплаты с 1736 по 1830 гг.

До 1736 г. сбор лошадей и проводников из якутских улусов не регламентировался и не фиксировался. Здесь можно лишь указать на то, что в текстах шертований (клятв) якутских князцов середины XVII в. содержались обязательства не только платежа ясака, но и участия в военных походах против врагов царя. Современными исследователями

шерстные грамоты рассматриваются в том числе как неравноправные международные договоры. Таким образом, снабжение лошадьми и проводниками походов русских служилых в XVII в. было обусловлено отношениями, характерными для активной фазы освоения восточных территорий, когда границы государства и отношения с соседними народами были весьма изменчивы. Якутские князцы в XVII в. свою деятельность в пользу российской короны воспринимали, прежде всего, как службу, а себя в качестве самостоятельных предводителей своих родов. Неслучайно, в начале XVIII в. существовала практика, когда в отдельных случаях якутских князцов верстали в дворян и назначали жалованье.

В дальнейшем социальный статус как якутских волостей, так и их предводителей в общероссийской системе управления постепенно менялся, все более приближаясь к статусу государственных крестьян и их выборных старост. Надо отметить, что это замечание имеет важное значение как с точки зрения начальной точки отсчета перевозки казенных грузов, так и в плане выяснения общей картины изменения социальных отношений.

Начиная с середины 1720-х гг., перевозка грузов стала вменяться ясачным в качестве обязательной повинности. Исследователь правового положения народов Сибири М. М. Федоров связывает это изменение с деятельностью посольства С. Л. Владиславовича-Рагузинского в Китай в 1725 г., увенчавшееся заключением Кяхтинского трактата [12]. Будучи наделен полномочиями на наведение порядка в управлении ясачными, Рагузинский в 1728 г. издал знаменитую инструкцию пограничным дозорщикам Фирсову и Михалеву. В виде приложения к ней была составлена дополнительная инструкция для объявления «верноподданным» ясачным. Этими документами была подтверждена власть родоначальников, а в обязанность всех «улусных» людей вменялось не только подчинение родоначальникам, но и соблюдение царских законов. И хотя эти документы были изначально направлены ясачным ламаистского вероисповедания, они применялись и к остальным народам Восточной Сибири. К этому же времени относятся и походы казачьего головы Шестакова против чукчей. Так, императорским указом в 1727 г. предписывалось довести количество якутских служилых людей до 1500 человек, а «для изыскания новых земель и призыву в подданство немирных иноземцев» направить 400 человек. В ряде инструкций, данных правительством руководителю Камчатских экспедиций капитану Берингу и начальнику Охотска Г. Скорнякову-Писареву в 1730-х гг. предписывалась организация регулярного сообщения между Охотском и Тобольском, организация

станков на трактах, перевозка необходимых грузов и ряд других мероприятий. Наиболее массовое и при этом регулярное привлечение якутов к перевозке казенных грузов началось с основанием портов в Охотске и на Камчатке, и с началом регулярного почтового сообщения в Восточной Сибири в царствование Анны Иоанновны. Эти же события были связаны с усилением Российской империи, что вызвало необходимость уточнении границ и отношений с соседними государствами и народами, а также и регламентирование управления ясачными подданными. Таковы были условия возникновения регулярной перевозки грузов в Охотск, Удский острог, Зашиверск, Верхоянск, Колымскую вершину.

Таким образом, перевозка грузов в отдаленные места как часть подводной повинности (в нее так же входило и содержание станций по трактам и почтовая гоньба), возникнув в середине 1720-х гг., просуществовала до 1773 г. Этот период был наиболее тяжелым и разорительным для якутов. Ежегодно вилюйские и подгородные (будущий Якутский округ), а с 1764 г. и олекминские якуты поставляли лошадей и проводников. В первые годы (1736–1742) собирали в среднем в год по 661 лошади и 103 проводника. В дальнейшем эта повинность все расширялась. В 1764–1773 гг. якуты выставляли ежегодно в среднем по 5428 лошадей и 840 проводников. Всего с 1736 г. по 1773 г., по имеющимся данным, якуты выставили 111952 лошади и 17367 проводников, или в среднем по 3026 лошадей и 470 человек в год [1, с. 235–237].

Организация перевозки грузов на северо-восток требовала мобилизации огромного количества лошадей, которые ежегодно погибали в больших количествах на путях сообщения. Несомненно, такая ситуация негативно сказывалась на темпах роста лошадей [4, с. 16]. Последствия исполнения повинности в этот период заключались не только в разорении и обнищании якутов, но и в усилении имущественной дифференциации якутов, увеличении зависимости бедных от богатых.

Начиная с 1774 г., повинность была заменена перевозкой на условиях подряда, который брали на себя иногородние купцы до 1785 г. Эти купцы нанимали лошадей все у тех же якутов за меньшую плату. Зачастую запланированных лошадей не хватало и они убеждали Якутскую администрацию мобилизовать лошадей у населения, т. е. у якутов. С 1785 г. доставка тяжестей из Якутска в Охотск и другие места осуществлялась якутами. Обострение отношений между Испанией и Россией в конце XVIII в. остро вызвало вопрос снабжения Охотска провиантом, предназначавшегося для обороны побережья Охотского моря и Камчатки. Местное якутское население, на которое была

возложена перевозка грузов по Якутско-Охотскому и другим трактам как подводную повинность, быстро разорялось. Было решено организовать перевозку грузов путем найма лошадей за счет казны. Подрядчиками выступили иркутские купцы, которые, не имея собственных лошадей, нанимали их у якутов через якутских «родоначальников». Таким образом, купцы стали посредниками между казной и якутскими тойонами, понятно, что определенная часть платы купцами присваивалась. Невыгодность сделки была очевидна. И с 1795 г. правительство заставило якутских родоначальников организовать поставку клади на выгодных условиях, нанимая лошадей у местных жителей [1, с. 110–113]. Но доставка клади, по всей видимости, все же была делом невыгодным. Так, в Национальном Архиве Республики Саха (Якутия) сохранилась переписка иркутской казенной палаты с якутским уездным судом. В архивных материалах имеется указ его императорского величества от 7 апреля 1800 г. якутскому уездному суду о предписании через подрядчиков доставить находящимся в Охотске, командам контр-адмирала И. К. Фомина и капитан-лейтенанта Бухарина провизию. А именно: восемьдесят два пуда и тридцать фунтов масла, 138 пудов ячной крупы, 69 пудов и 2,5 фунта гречневой крупы, 193 пуда и 15 фунтов мяса живым скотом, 138 пудов гороха [9, л. 4]. Перевезти провизию вызвался купец Протодьяконов, но цена подряда, предложенная купцом, была слишком высока. Также подрядили Илгинский винокуренный завод к поставке 340 пудов ржаного солода, купца Ситникова к поставке 300 пудов ячного солода. Из рапортов от 25 мая 1800 г. по 29 января 1802 г. якутского уездного суда и нижнего земского суда видно, что подрядчики на поставки морской провизии не являлись [8, л. 11]. Таким образом, можно констатировать, что перевозка клади для гарнизонного полка А. А. Сомова и команды И. Н. Бухарина проводилась в довольно сложной обстановке, особенно учитывая территориально-климатические условия. Поэтому помощь, оказанная населением Якутского уезда, была оценена лично императором. Некоторые представители якутских «родоначальников» были награждены медалями. В дальнейшие годы предводители якутов вели последовательную борьбу за облегчение условий перевозки грузов.

На рубеже XVIII–XIX вв., пользуясь обострением международной обстановки, проявив высокий уровень настойчивости и последовательности, якутские князцы сумели четко осознать и сформулировать свою роль в системе государственной политики России на ее восточных окраинах, добиться относительно благоприятного для себя решения вопроса об условиях подряда на перевозку грузов, одновременно отстаивая и

свои притязания политического характера, в частности, ставили перед правительством ряд вопросов по расширению самоуправления, а также ряд экономических вопросов. При этом вопрос об условиях исполнения подводной повинности занимал центральное место. Исследователи, в частности А. А. Борисов, отмечают четкую преемственность в постановке вопросов [2, с. 5–11].

Первая четверть XIX в. стала наивысшей точкой расширения власти и значения якутских князцов. Об этом свидетельствует большое количество делегаций к монаршим особам, предпринятое предводителями якутов в этот период, а также факт награждения именными медалями 9-ти якутских князцов. В дальнейшие годы предводители якутов вели последовательную борьбу за облегчение условий перевозки грузов. Автор одного из самых ранних специальных этнографических работ о якутах А. Ф. Миддендорф считал огромные масштабы перевозок, осуществлявшиеся якутами, одним из важнейших обстоятельств [7, с. 769–770].

К 1808 г. они добились относительно высоких цен за доставку грузов. Кроме того, были выработаны специальные условия и порядок доставки грузов, значительно снижающие риски перевозчиков при утрате или недовозе грузов. Вместе с тем, осуществление перевозок сопровождалось большим количеством злоупотреблений. Средства, выплачиваемые казной, отчасти расхищались, отчасти способствовали развитию внутренней торговли. В целом же, они не могли значительно повлиять на местную экономику из-за натурального характера сельскохозяйственного производства. При относительно благоприятных условиях, несмотря на увеличение цен за поставку лошадей, расходы, которые несли наслег сверх казенных денег на перевозку грузов, продолжали расти. При этом нужно заметить, что несмотря на все злоупотребления, сложившаяся практика в целом соответствовала местным условиям быта. Справедливости ради следует отметить, что безраздельное политическое и экономическое господство тойонов над своими сородичами в конечном счете обеспечивало бесперебойное выполнение столь сложной и масштабной задачи как перевозка грузов.

Начиная с середины 1820-х гг., когда началось введение в жизнь положений нового инородческого законодательства, областные и губернские власти стали требовать неуклонного исполнения всех требований, например запрета на исполнения натуральных повинностей путем найма. В этом и ряде других вопросов проявился консервирующий, реакционный характер нового законодательства.

Влияние перевозки грузов на социально-экономическое положение якутов носило двоякий характер. По приблизительным данным, приплод лошадей в Якутии был сопоставим с количеством лошадей, составлявшихся на тракты. Но при этом, возможно сохранение тойонами поголовья конного скота (не приносящего прямого денежного дохода) было отчасти обусловлено необходимостью иметь коней для осуществления подводной повинности.

При всем том, называясь подрядом, доставка грузов по своей сути продолжала оставаться именно повинностью, на что указывал еще в 1822 г. граф М. М. Сперанский, который писал, что «образ исполнения контракта на перевозку тяжестей ясно показывает, что он составляет не контракт, но повинность, ибо по раскладке падает она на всех, даже не имеющих никакого скотоводства; самые отдаленные помогают деньгами, и таким образом все несут сей повинности» [3, с. 9].

Глубокая несправедливость существовавшего в начале XIX в. порядка вещей заключалась в том, что руководимая тойонами перевозка грузов своими сопутствующими всевозможными так называемыми общественными расходами на поездки, собрания, письмоводство, взятки и прочее, пополняла карманы улусной верхушки, а в конечном итоге все эти расходы списывались на наследные и улусные сметы, платежи по которым равномерно распределялись на всех жителей, что вело к еще большему обнищанию и закабалению малоимущей части общества. Находившиеся в долговой зависимости от тойонов якуты выполняли работы, отдавали продукты труда (масло) в счет долгов, тем самым делая еще более прибыльным содержание станков и принятие на себя отдельными родовичами (как правило бывшими или действующими князьями) расходов по перевозке всего груза, приходящегося на наслег или его часть. Дело в том, что несмотря на то, что подводная повинность относилась к повинностям натуральным и должна была исполняться по очереди, в рассматриваемый период уже давно сложилась практика, когда отдельные лица, выступая «жертвователями», принимали на себя обязательства всего наслега или его часть за денежную компенсацию, которая возмещалась из наследных смет. Здесь нужно отметить, что подобный порядок в условиях огромных расстояний и рассеянного расселения, вероятно, облегчал техническое исполнение повинности для обществ. Кроме того, он давал возможность какому-то числу людей работать за наличную оплату. По всей видимости, это тот случай, когда развитие капиталистических отношений значительно опередило развитие законодательства.

Этот «своеобразный» по выражению Л. Г. Левенталья способ исполнения повинности был обусловлен прежде всего натуральным характером хозяйства якутов [6]. Продукты коневодства не являлись источником прямой денежной прибыли. Но зато небольшие для масштабов перевозок деньги, получаемые из казны тойонами, подпитывали розничную торговлю, которую вели между собой и с другими народами якуты. Нерегламентируемая государством розничная развозная торговля была тесно связана с деятельностью все тех же князцов, а так же и проводников караванов. Эта неэквивалентная торговля, когда за привозные товары улусный житель расплачивался маслом, мясом, скотом, иными продуктами труда, а часто и отработкой, была еще одним фактором осуществления и укрепления князцами своей власти над соплеменниками. Практически никак не отражаясь ни в каких документах, эта торговля, сопряженная и с разного рода ростовщическими операциями, пронизывала все стороны жизни якутов того времени. Именно этот фактор позволял князцам богатеть за счет организации общественных дел, а обездоленную часть общества толкал на выполнение самых тяжелых и опасных работ.

Таким образом, подводная повинность постепенно становится довольно прибыльным делом для верхушки якутского общества. Обратной стороной этого относительно благоприятного, с точки зрения условий, периода стали многолетние тяжбы и предъявления счетов казне, улусам, наслегам, отдельным подрядчикам. При этом в эти счета вносились всевозможные расходы, в том числе оплата поездок в город, наем писарей, разного рода пожертвования и издержки. Долгое время эти счета никем не оспаривались, в конечном счете, чаще всего эти значительные суммы денег раскладывались на жителей наслега или всего улуса.

В системе сбора податей и повинностей важную роль играла круговая порука, т. е. общая ответственность каждого наслега за платеж ясака, за отбывание податей и повинностей, в частности подводной повинности. Круговая порука, возникшая еще с XVII в., окончательно была узаконена Первой Ясачной комиссией и подтверждена «Уставом об управлении инородцев Сибири». С постепенным расширением полномочий князцов, увеличением товарно-денежных потоков увеличивались злоупотребления, и при их пресечении оказывались причастными большое количество наслегов и должностных лиц, управлявших ими, что приводило к многолетним тяжбам, как видно из документа о взыскании старшиной Борогонского улуса Колодезниковым Григорием денег с Борогонского князца Попова Дмитрия и Кангаласского князца Шадрина

Ильи за невыполнение ими подряда по поставке лошадей на Аллах-Юньскую и Юдомо Крестовую обывательскую станции, где непоставка была совершена в 1809 г., а тяжбы шли до декабря 1818 г. [8, л. 1–16].

Этот весьма беспорядочный процесс имел, на наш взгляд, двоякое значение. Будучи сильно сопряжен с развозной розничной торговлей, которая в это время так же сосредотачивалась в руках якутов, с одной стороны, он увеличивал в целом экономическую нагрузку на население. С другой стороны, в условиях огромного недостатка финансовых средств деньги от казны за извоз и гоньбу способствовали развитию внутренней торговли.

Начиная с 1820-х гг., правительство принимает ряд активных мер по упорядочению законодательства и в целом процедур хозяйственной жизни. Это время работы в Сибири выдающегося государственного деятеля графа М. М. Сперанского. Постепенно произошедшее упорядочение исполнения повинностей, запрет раскладок на все общество расходов на поездки, собрания и прочее приводили ко все более значительному сокращению расходов, а значит и личных выгод от несения общественных повинностей.

В дальнейшем, когда исчезла почва для разного рода приписок и злоупотреблений, организация перевозок стала менее прибыльна для тойонов и менее разорительна для населения. Одновременно в эпоху Николая I происходило постепенное снижение внимания правительства к Тихоокеанскому региону по сравнению с александровской эпохой. Постепенно происходило неизбежное принятие факта невозможности полноценного снабжения и, главное, защиты американских владений. Сыграли свою роль и начавшиеся плаванья судов РАК.

Будучи крупным и сложным явлением, перевозка грузов к Тихоокеанскому побережью и ряду других мест оказывала влияние на самые разные сферы жизни. Но прежде всего ее нужно рассматривать как повинность, которую накладывал царский режим на якутов. Занимая самую значительную долю в системе колониального гнета, перевозка грузов являлась главным вопросом якутской жизни рубежа конца XVIII – начала XIX вв. [11].

Как было показано выше, на рубеже XVIII–XIX вв. этот процесс достиг своего рода апогея, когда предводители улусов вышли на императоров и сумели обосновать перед ними общегосударственную значимость своей деятельности, добиться весьма выгодных для себя уступок экономического и политического характера. Как справедливо отмечают исследователи, несмотря на все издержки своего времени, якутские

тойоны продемонстрировали не только выдающиеся политические и организаторские способности, но и определенный уровень развития исторического и гражданского сознания [10, с. 32]. Все это способствовало, в том числе созданию Степной думы семи улусов Якутского округа.

Заключение

Подводя итоги, необходимо отметить, что большую роль в организации этого процесса сыграли якутские родоначальники, которые занимались поставкой лошадей, подвод и проводников для перевозки грузов. Преследуя собственные цели, тойоны осуществляли перевозки грузов не путем несения натуральной повинности всеми якутами по очереди, а путем контракта с казной отдельных подрядчиков за счет улусов, а улусы в счет наслегов по числу ревизских душ. Следствием этих стремлений стало соглашение с казной 1808 г., за счет которого якутские князцы смогли добиться наиболее выгодных для себя условий перевозки грузов, что было отражено в порядке доставки грузов и расчетов. Институт улусных голов, учрежденный в XVIII в. прежде всего для осуществления и координации фискальных функций, был в значительной мере обусловлен задачами организации исполнения повинностей и в том числе перевозки казенных грузов.

В первой трети XIX в. якуты осуществляли перевозку казенных грузов в качестве самостоятельных подрядчиков за определенную плату. Вместе с тем, осуществление перевозок сопровождалось большим количеством злоупотреблений. Средства, выплачиваемые казной, отчасти расхищались, отчасти способствовали развитию внутренней торговли. В целом же, они не могли значительно повлиять на местную экономику из-за натурального характера сельскохозяйственного производства. При относительно благоприятных условиях, несмотря на увеличение цен за поставку лошадей, расходы, которые несли наслег сверх казенных денег на перевозку грузов, продолжали расти. При этом нужно заметить, что, несмотря на все злоупотребления, сложившаяся практика в целом соответствовала местным условиям быта. Справедливости ради следует отметить, что безраздельное политическое и экономическое господство тойонов над своими сородичами в конечном счете обеспечивало бесперебойное выполнение столь сложной и масштабной задачи как перевозка грузов.

Начиная с середины 1820-х гг., когда началось введение в жизнь положений нового инородческого законодательства, областные и губернские власти стали требовать неуклонного исполнения всех требований, например, запрета на исполнения натуральных повинностей путем

найма. В этом и ряде других вопросов проявился консервирующий, реакционный характер нового законодательства.

В демографическом аспекте первая треть XIX в. рассматривается как один из наиболее благоприятных периодов в истории якутского народа с точки зрения прироста населения. Отчасти этим приростом, вероятно, были обусловлены процессы обезземеливания и роста социального напряжения, выразившегося в стихийных выступлениях и преступлениях.

В социально-политическом отношении рассматриваемый период характеризуется формированием и осознанием общности интересов якутских тоёнов. В сочетании с относительно бурным развитием внутренних торгово-экономических связей рассматриваемый период можно оценивать как одну из важнейших вех процесса консолидации якутов в единую культурную и экономическую общность.

Литература

1. Башарин, Г. П. История аграрных отношений в Якутии : в 2 томах ; ответственный редактор В. Н. Иванов. – Москва : Арт-Флекс, 2003. – Т. 1. – 447 с.
2. Борисов, А. А. Якутские депутации и инородческое законодательство как одна из особенностей политики Российской империи на северо-востоке (конец XVIII – I пол. XIX в.) / А. А. Борисов // Вестник Томского государственного университета. История. – 2018, № 56. – С. 5–11.
3. Вагин, В. И. Исторические сведения о деятельности графа М. М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1822 год / В. И. Вагин. – Т. 2. – Санкт-Петербург, 1872. – С. 9.
4. Иванов, В. Ф. Социально-экономические отношения в Якутии (начало XIX в.) / В. Ф. Иванов. – Новосибирск : Наука, Сибирская издательская фирма, 1992. – С. 16.
5. Казарян, П. Л. Сухопутные сообщения Северо-Восточной России (XVII в. – 1920 г.) / П. Л. Казарян. – Якутск : Издательство СВФУ, 2012. – 147 с. – ISBN 978-5-7513-1627-3.
6. Левенталь, Л. Г. Подати, повинности и земля у якутов (от 1766 г.) / Л. Г. Левенталь, Д. М. Павлинов, Н. А. Виташевский // Материалы по обычному праву и общественному быту якутов. – Ленинград, 1929. – 462 с.
7. Миддендорф, А. Ф. Путешествие на Север и Восток Сибири. Север и Восток Сибири в естественно-историческом отношении : в 2 частях, отд. 5 / А. Ф. Миддендорф. – Санкт-Петербург, 1869. – С. 769–770.

8. Национальный архив РС (Я). Ф. И-181. Оп. 1. Д. 222 л. 1–12.
9. Национальный архив РС (Я). Ф. И-180, Оп. 1. Д 131, л. 1–16.
10. Петухова, З. И. Инициативы якутской степной думы по расширению полномочий / З. И. Петухова // Вестник Бурятского государственного университета. – Философия. – 2011, № 7. – С. 32.
11. Сафронов, Ф. Г. Русские промыслы и торги на северо-востоке Азии в XVII – сер. XIX в. / Ф. Г. Сафронов. – Москва : Издательство «Наука», 1980. – 144 с.
12. Федоров, М. М. Правовое положение народов Восточной Сибири (XVII – начало XIX в.) / М. М. Федоров. – Якутск : Книжное издательство, 1978.

References

1. Basharin, G. P. History of agrarian relations in Yakutia : in 2 volumes ; executive editor V. N. Ivanov. – Moscow : Art-Flex, 2003. – T.1. – 447 p.
2. Borisov, A. A. Yakut deputations and foreign legislation as one of the features of the policy of the Russian Empire in the Northeast (the end of the 18th – 1 half of the 19th century) / A. A. Borisov // Bulletin of Tomsk State University. History. – 2018, No. 56. – P. 5–11.
3. Vagin, V. I. Historical information about the activities of Count M. M. Speransky in Siberia from 1819 to 1822 / V. I. Vagin. – T. 2. – St. Petersburg, 1872. – P. 9.
4. Ivanov, V. F. Socio-economic relations in Yakutia (beginning of the 19th century) / V. F. Ivanov. – Novosibirsk : Nauka, Siberian publishing company, 1992. – P. 16.
5. Kazaryan, P. L. Land communications of North-Eastern Russia (XVII century – 1920) / P. L. Kazaryan. – Yakutsk : NEFU Publishing House, 2012. – 147 p. – ISBN 978-5-7513-1627-3.
6. Leventhal, L. G. Taxes, duties and land among the Yakuts (from 1766) / L. G. Leventhal, D. M. Pavlinov, N. A. Vitashevsky // Materials on customary law and public life of the Yakuts. – Leningrad, 1929. – 462 p.
7. Middendorf, A. F. Journey to the North and East of Siberia. North and East of Siberia in natural-historical terms : in 2 parts, sep. 5 / A. F. Middendorf. – St. Petersburg, 1869. – P. 769–770.
8. The National Archive of the RS (I) – (ON the RS(I)). F. I-181. Op. 1. D. 222 l. 1–12.
9. The National Archive of the RS(I) – (ON the RS(I)). F. I-180, Op. 1. D 131, l. 1–16.

10. Petukhova, Z. I. Initiatives of the Yakut Steppe Duma to expand powers / Z. I. Petukhova // Bulletin of the Buryat State University. – Philosophy. – 2011, No. 7. – P. 32.
11. Safronov, F. G. Russian crafts and trades in the north-east of Asia in the XVII – mid-XIXth century / F. G. Safronov. – Moscow : Publishing house «Nauka», 1980. – 144 p.
12. Fedorov, M. M. The legal status of the peoples of Eastern Siberia (XVII – early XIX century) / M. M. Fedorov. – Yakutsk : Publishing House, 1978.

Сведения об авторах

АКИМОВА Валентина Семеновна – к. ист. н., доцент кафедры всемирной, отечественной истории, этнологии, археологии исторического факультета, СВФУ им. М.К. Аммосова. E-mail: valentina006@mail.ru

AKIMOVA, Valentina Semenovna – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of World, National History, Ethnology, Archeology, Faculty of History, M.K. Ammosov North-Eastern Federal University

ВАСИЛЬЕВ Николай Ильич – студент исторического факультета, СВФУ им. М.К. Аммосова. E-mail: kolyailchov@gmail.com

VASILIEV, Nikolay Ilyich – student of the Faculty of History, M.K. Ammosov North-Eastern Federal University