

В.К. Андриевич

**Исторический очерк Сибири по данным,
представляемым полным собранием законов**

Том 4. Екатерининское время

УДК 93
ББК 63.3
В11

В11 **В.К. Андриевич**
Исторический очерк Сибири по данным, представляемым полным собранием законов: Том 4. Екатерининское время / В.
К. Андриевич – М.: Книга по Требованию, 2018. – 328 с.

ISBN 978-5-518-05692-3

ISBN 978-5-518-05692-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2018
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2018

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ИСТОЧНИКИ.

- 1-е—Полное Собрание Законовъ Россійской имперіи.
 - 2-е—Дѣла сенатскаго архива.
 - 3-е—Путешествіе флота капитана Сарычева. С.-Петербургъ, 1802 года. Типографія Шпора.
 - 4-е—Путешествіе капитана Биллингса отъ Берингова моря до Нижне-Колымскаго острога. С.-Петербургъ. Морская типографія. Изд. 1811 года.
 - 5-е—Сочиненія Радищева. Изданіе Бекетова. Москва, 1811 г. томъ VI.
 - 6-е—Письма о Восточной Сибири. А. Мартоса. Москва, 1827 г.
 - 7-е—Новѣйшія повѣствованія о Восточной Сибири. Соч. Семивскаго. С.-Петербургъ, 1817 г.
 - 8-е—Панорама Иркутской губерніи. Соч. И. Пежемскаго. Современникъ 1850 г., №№ VI, VII и VIII.
 - 9-е—Дипломатическое собраніе дѣлъ между Россійскимъ и Китайскимъ государствами съ 1769 по 1792 годъ. Собр. Бантышъ-Каменскій. Казань, 1882 г.
 - 10-е—Томскія губернскія вѣдомости 1875 года. №№ 4, 5, 6, 7, 8 и 9.
Томскія губернскія вѣдомости 1879 года, №№ 41, 45 и 51.
 - 11-е—Казенные крестьяне при Екатеринѣ II. Соч. В. И. Семеновскаго. Русская Старина, 1879 г., т. XXIV.
 - 12-е—Хронологическій перечень важнѣйшихъ данныхъ изъ исторіи Сибири. Состав. Щегловъ. Иркутскъ, 1883 г.
 - 13-е—Восточное Обзорѣніе, № 3, 1887 г.
 - 14-е—Сибирь и каторга. Соч. Максимова.
 - 15-е—Сибирскіе сатрапы. Владиміръ Штейнгель. Историческій Вѣстникъ. 1884 г., августъ.
-

ПРЕДИСЛОВІЕ

За 6 лѣтъ пребыванія въ Сибири (въ Забайкальской области и въ губерніяхъ Иркутской и Енисейской), я имѣлъ достаточно основаній убѣдиться въ томъ, что не только русское общество, но и коренные сибиряки ничего не знаютъ *серьезно* о Сибири. И, какъ это ни странно, это невѣдѣніе и служитъ поводомъ къ распложенію массы проектовъ и соображеній и къ поднятію ужасающаго количества всевозможныхъ вопросовъ, касающихся Сибири.

Въ каждомъ дѣлѣ изученномъ, въ каждомъ краѣ обследованномъ, недостатки тамъ осязательно выставляются на видъ, что не можетъ быть двухъ различныхъ мнѣній относительно того, что подлежитъ улучшенію; разногласіе можетъ сказаться только въ примѣненіи способовъ для достиженія цѣли. То ли мы видимъ по отношенію къ Сибири? Есть ли хоть какая-нибудь сторона общественной и государственной жизни страны, о которой бы не разсуждали вкривь и вкось, въ тому же очень плодovито, наши русскіе и особенно сибирскія газеты! Смѣло отвѣчаю: нѣтъ. Децентрализація, ссылки, переселенческій вопросъ, амурскіе промыслы, золотое дѣло, передвижныя школы, много-тысяче-верстная желѣзная дорога, поземельное устройство, судъ... да всего и не перечтешь. И обо всемъ этомъ пишутъ много, страстно, красно, и, что особенно поражаетъ—ссылаясь не рѣдко на цифры. (Это въ странѣ-то, въ которой о статистикѣ знаютъ развѣ по наслышкѣ).

Разумѣется, писать можно обо всемъ; но писать толково, дѣльно, смато можно только о существенномъ и тогда, когда оно продумано, изучено. А какъ существеннаго, къ тому же изслѣдованнаго, изученнаго, Сибирь представляетъ не много, интересы же многихъ лицъ требуютъ, чтобъ о сибирскихъ дѣлахъ говорили, и говорили бы какъ можно больше, то появленіе вопросовъ и проектовъ о переустройствѣ края объясняется весьма просто. И понятно, что всѣ возбуждаемые вопросы должны быть трактуемы многорѣчиво,

ибо надлежитъ доказать, къ тому же убѣдительно, что всѣ они очень серьезны.

Чтобъ избѣжать обвиненія въ бездоказательности вышеприведеннаго положенія, сошлюсь хоть на животрепещущій вопросъ, на проложеніе рельсоваго пути черезъ Сибирь, для соединенія Россіи съ Владивостокскимъ портомъ.

И портъ и дорога, въ ряду прочихъ условій для своего права существовать, требуютъ также присутствія, въ данной мѣстности, людей. Удовлетворяетъ ли этому условію проведеніе желѣзной дороги въ Сибири. По календарю Гоппе, за 1887 годъ, населенность Сибирскихъ губерній и областей такова:

Тобольская губернія	1.279.433	душ. об. пол.
Томская „	1.078.080	„
Енисейская „	428.517	„
<hr/>		
Итого	2.776.030	душ. об. пол.

Эти три губернія должны быть отнесены къ категоріи *Западно-сибирскихъ*, такъ какъ Енисейская губернія всѣмъ складомъ своей общественной и экономической жизни тяготѣетъ къ Томску. Цѣли же правительства, по которымъ она присоединена, въ административномъ смыслѣ, къ Восточно-Сибирскимъ,—намъ неизвѣстны.

Иркутская губернія	387.429	душ. об. пол.
Забайкальская область	497.760	„
Амурская „	40.533	„
Приморская область съ Камчаткой и Сахалиномъ	74.000 ¹⁾	„
<hr/>		
Итого	999.722	душ. об. пол.

Засимъ Якутская область лежитъ въ сторонѣ отъ тракта 247.174 душ. об. пол.

На протяженіе Западно-Сибирскихъ губерній, считая разстояніе между крайними городами: Тюменемъ и Канскомъ,—причитается.

2.279 верстѣ.

¹⁾ По другимъ свѣдѣніямъ меньше. Въ Южно-Уссурійскомъ крайѣ всего только 30.000 об. пол. съ войсками (Сибир. Вѣстникъ 1887 г., № 51, о заселеніи Южно-Уссурійскаго края).

На протяженіе Восточно-Сибирскихъ губерній, считая разстояніе между Канскомъ и Владивостокомъ, причтется. 4.967 верстъ.

Распредѣляя численность населенія, въ каждой изъ упомянутыхъ половинъ Сибири, на число верстъ протяженія оныхъ,—получимъ: въ Западно-Сибирскихъ губерніяхъ 1.218 чел. на версту.

въ Восточно-Сибирскихъ: } безъ Якутской области 201,8 д. на версту.
 } съ Якутской областью 251 „

Въ Европейской Россіи, по календарю Гоппе (стр. 123) на каждый километр (почти верста) протяженія желѣзныхъ дорогъ приходится по 3,504 души.

О малой доходности желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, въ общемъ, извѣстно всѣмъ. Можетъ-ли быть выгодною желѣзная дорога въ Сибири, при имѣніи только 200 челов. на версту.

Проведеніе паралели между Сибирью и Европейскою Россією въ торговомъ и промышленномъ смыслахъ будетъ еще менѣе выгодно для Сибири, потому что весь денежный оборотъ сибирской производительности, включая и золото, не сравнится съ оборотами хотя бы одной Харьковской губерніи.

Между тѣмъ газеты серьезно толкуютъ о пользѣ проведенія желѣзной дороги и опираются на числовыя данныя въ доказательство того, что она не будетъ убыточна. О томъ, каковы эти данныя, можно судить по нижеслѣдующему.

Беру случайно подвернувшійся номеръ „Восточнаго Обзорѣнія“, (№ 10), въ коемъ помѣщена статья о постройкѣ узкоколейной желѣзной дороги въ Забайкальи.

Строится эта дорога, первоначально, для провоза 9 милліоновъ пудовъ грузовъ и такъ чтобъ ее можно было приспособить для провоза 12 милліоновъ пудовъ.

Вѣренъ-ли этотъ коренной расчетъ?

Всего, въ Восточную Сибирь, изъ Западной, вступаетъ не свыше 2¹/₂ милліоновъ пудовъ кладн. Изъ нихъ, разумѣется, не менѣе 2 милліоновъ остается въ Красноярскѣ, Канскѣ, Нижнеудинскѣ и Иркутскѣ и остальное можетъ направиться въ Якутскъ и Верх-

неудинскъ на ярмарки. Съ Верхнеудинской ярмарки, теперь, въ Нерчинску отправляется меньше грузовъ, чѣмъ шло года 4 тому назадъ, когда былъ въ силѣ М. Д. Бутинъ, забиравшій на себя весь товаръ, остававшійся нераспроданнымъ на ярмаркѣ; тогда же, напримѣръ въ 1882 году, изъ Верхнеудинска вывозилось около 60.000 пудовъ клади.

Относительно казенной клади вѣсскимъ документомъ служить контрактъ съ амурскимъ товариществомъ пароходства, который никакъ нельзя признать стѣснительнымъ для компаніи. Въ силу контракта товарищество должно получать ежегодно плату за провозъ 300.000 пудовъ клади. Товариществу лучше чѣмъ кому-либо извѣстно, что такого количества пудовъ казенной клади никогда не бывало, да и быть не можетъ, хотъ бы потому, что это составляетъ 20 пудовъ клади на одного солдата.

Итакъ, *вмѣсто 9 милліоновъ* пудовъ грузовъ расчетъ долженъ быть составленъ не свыше какъ на 500.000 пудовъ, включая 150.000 пудовъ чая, который можетъ быть и направляется теперь по р. Амуру въ Иркутскъ черезъ Забайкалье.

Далѣе число нижнихъ чиновъ и казаковъ съ лошадьми, передвигающихся по Забайкалью, тоже очень *преувеличено*, что утверждаю основываясь на данныхъ до 1885 года, извѣстныхъ мнѣ точно по званію начальника штаба войскъ области, въ каковомъ я тогда состоялъ.

Количество арестантовъ съ семьями, проходящихъ по Забайкалью, по свѣдѣніямъ до 1884 года, *не превышало 1.700 человекъ* въ годъ (по закону должно пересылаться около 1.200 человекъ), а въ статьѣ „Восточнаго Обозрѣнія“ ихъ *насчитано 2.850 человекъ*.

При такомъ подборѣ цифръ безубыточность дороги можетъ сказаться только въ проектѣ.

Ссылка на стратегическое, значеніе, разумѣется пускается только для эффекта, ибо не надо быть серьезнымъ математикомъ, чтобъ рассчитать, что выгоднѣе содержать 15 и даже 20 тысячъ лишнихъ солдатъ, противъ настоящаго, въ Забайкальи (въ большемъ числѣ и надобности быть не можетъ), чѣмъ одну только администрацію и служебный персоналъ желѣзной дороги длиною въ 1.000 верстъ.

Расчетъ стоимости работъ въ 16.000 р. верста могъ быть составленъ только лицомъ, совершенно незнакомымъ съ мѣстными условіями жизни и получившимъ не *отрывы* свѣдѣнія. Жабинская и Закаспійская желѣзныя дороги, строившіяся войсками и проложенныя по мѣстностямъ почти ровнымъ, обошлись въ 18.000 руб. верста. Какъ же рассчитывать на 16.000 р. версту въ Забайкальи, гдѣ кромѣ перевала черезъ Яблоновый хребетъ предстоитъ еще почти сплошь гористая мѣстность отъ Читы до Нерчинска! А стоимость матеріаловъ! А рабочія руки! Кто не знаетъ, что въ Сибири жизнь много дороже, чѣмъ въ Россіи,—а изъ всѣхъ мѣстностей Сибири только въ одной Якутской области жизнь дороже, чѣмъ въ Забайкальи! Очевидно, расчетъ на 16.000 руб. версту есть только ловушка, чтобъ добыть разрѣшеніе на постройку; разъ оно добыто и затратятся десятки миліоновъ рублей—нельзя будетъ не уважить дополнительныхъ смѣтъ.

Указаніе на Петровскій заводъ сдѣлано тоже, вѣроятно, для эффекта. Каждому изъ забайкальцевъ извѣстно, что желѣзо изъ Томска и чугуны съ Николаевского завода (Иркутской губерніи), съ доставкою на мѣсто обходятся гораздо дешевле, чѣмъ при выпискѣ оныхъ съ Петровскаго завода. Еще Муравьевъ-Амурскій, дѣлая распоряженія о заселеніи Амура, предписывалъ не дѣлать заказовъ на Петровскомъ заводѣ, потому что этотъ заводъ, кромѣ того, что употребляетъ сквернѣйшій матеріалъ, все дѣлаетъ не аккуратно и никогда не успѣваетъ выполнить работу въ срокъ (Заборинскій).

Переходя теперь къ порту на Восточномъ океанѣ, приходится сожалѣть о томъ, что исторія Сибири еще не составлена. Знакомство съ прошлымъ этого громаднѣйшаго пустыря могло бы охладить нѣсколько тяготѣніе къ выходу въ Восточный океанъ, хотя бы изъ подражанія сенату, который уже въ началѣ царствованія Елизаветы Петровны призналъ бесполезнымъ и ненужнымъ продолженіе экспедиціи Беринга „...По такимъ обстоятельствамъ, по разсужденію сената ту экспедицію, отъ которой сенатъ ни малаго плода быть не признаваетъ, надлежитъ вовсе оставить и Чирикову и Шпанбергу въ море не ѣздить“ ¹⁾.

¹⁾ Сенатск. архивъ, кн. СХІІ, л. 7 (докладъ сената 24 октября 1748 года).

Говорятъ о важности порта Владивостока. Между тѣмъ, ближайшая, и то рѣдко населенная, мѣстность, Забайкалье ($\frac{1}{2}$ миліона д. об. пол.) отстоитъ отъ него болѣе чѣмъ на 2.000 верстъ и сообщается только однимъ Амуромъ, который настолько мелокъ въ своемъ верхнемъ теченіи, что пароходы, сидящіе въ водѣ $2\frac{1}{2}$ фута, не всегда могутъ плавать и нерѣдко сидятъ на мели по 3 и по 5 недѣль. Неудобства сообщенія по р. Амуру вызвали, съ конца 1885 года, толки, упорно державшіеся до послѣдняго времени, объ отдѣленіи отъ при-амурскаго генераль-губернаторства Забайкалья въ видахъ присоединенія онаго, къ Иркутскому центру.

Можно ли серьезно толковать о портѣ, отстоящемъ отъ ближайшей населенной мѣстности не ближе, чѣмъ отъ Парижа Петербургъ, къ тому же очень мало потребляющей и ничего не производящей?

О развитіи судостроенія, пароходства и каботажнаго плаванія вдоль береговъ Камчатки и Уссурійскаго края можно только мечтать, но отнюдь не рассчитывать. Забота правительства въ этомъ направленіи сказывается съ 1716 года, а утѣшительныхъ результатовъ нѣтъ и быть не можетъ, потому что невозможное—невозможно. Можно ли рассчитывать на успѣхъ въ судостроеніи, когда нашъ даровой лѣсной матеріалъ оказывается менѣе выгоднымъ, чѣмъ покупной въ Америкѣ! Это не абсурдъ, а истина, въ которой можно убѣдиться опросомъ моряковъ, покупающихъ мачтовый лѣсъ при берегахъ Америки вмѣсто вырубки такового у нашихъ береговъ.

За портами на нашемъ побережьи Восточнаго океана могутъ гнаться только китайцы, которымъ нуженъ выходъ въ море изъ Манджуріи. Кромѣ нихъ никому эти порты не нужны, потому что занявъ хоть бы все побережье, отъ Николаевска до Посѣта, никакой врагъ не въ состояніи будетъ дойти до Забайкалья иначе какъ черезъ Манджурію; оставаться же въ Уссурійскомъ краѣ, владея моремъ, возможно,—но будетъ очень дорого стоить.

Слѣдовательно, мы держимся за Владивостокъ не потому, что онъ намъ полезенъ въ экономическомъ или въ военномъ смыслѣ; напротивъ, онъ насъ раззоряетъ,—но единственно по той причинѣ, что этимъ мы препятствуемъ быстрому развитію промышленнаго преуспѣянія Манджуріи, которое бы могло сдѣлать ее опаснымъ для насъ сосѣдомъ.

Разумѣется, жалко разставаться съ милліонами рублей, затраченными на устройство порта и занятіе Уссурійскаго края, но было бы экономичнѣе и ближе къ цѣли: —бросить и то и другое, войска перевести въ Забайкалье и занять Манчжурію. Тогда порты на Восточномъ океанѣ сдѣлаются нашими въ силу неизбежной необходимости и не будутъ нуждаться въ искусственной агитаціи, чтобъ стать дѣйствительными портами, а не такимъ оранжерейнымъ продуктомъ, какъ Владивостокъ, для роста котораго нужно заселять край, держать въ странѣ много войскъ, быть сженипутно въ готовности къ разрыву съ Китаемъ и нести крупные ежегодные денежные расходы.

Сказанное о сибирской желѣзной дорогѣ вѣрно по отношенію ко всѣмъ вопросамъ, касающимся Сибири. Но каждому изъ нихъ натыкаешься или на общія мѣста, или на невѣрныя цифровыя данныя; да иначе и быть не можетъ, такъ какъ край этотъ мало изслѣдованъ научнымъ образомъ и большинство свѣдѣній о немъ, вращающихся въ обществѣ, есть результатъ впечатлѣній, вынесенныхъ туристами. Менѣе всего точныхъ данныхъ, для изученія Сибири, встрѣчается по отдѣламъ статистики и исторіи, чѣмъ и объясняется наибольшая плодovitость статей именно по этимъ отдѣламъ и по этимъ же отдѣламъ встрѣчаются потому наиболѣе крупные промахи противъ истины и правды.

Какъ на образчикъ шаткости историческихъ свѣдѣній о Сибири могу указать хотя бы на промахъ журнала „*Историческій Вѣстникъ*“. Въ августовской книжкѣ названнаго журнала за 1884 годъ, помѣщена статья барона Штейнгеля: *Сибирскіе сатрапы*. Штейнгель пишетъ, что по восшествіи на престолъ императора Павла I иркутское намѣстничество уничтожено и въ Иркутскѣ присланъ военнымъ губернаторомъ Штрандманъ, который, „помнится, не пробылъ и двухъ лѣтъ въ Иркутскѣ“ (подлинныя слова Штейнгеля). Противъ этого правильнаго упоминанія,—редакція, въ выноскѣ, дѣлаетъ такого рода поправку—„Густавъ Эрнстъ фонъ-Штрандманъ родился въ Лифляндіи 23 декабря 1732 года... 4 марта 1787 года былъ назначенъ командиромъ сибирской дивизіи и занималъ эту должность до 5 апрѣля 1794 года. Затѣмъ, до 1800 года управлялъ сибирскимъ краемъ и командовалъ тамошними войсками“.

Въ приведенной выдержкѣ высказывается совершенное незна-
ніе исторіи Сибири. Съ 1782 года Сибирь была раздѣлена на 2
генераль-губернаторства, которыя существовали до уничтоженія
оныхъ императоромъ Павломъ; слѣдовательно, съ 5 апрѣля съ 1789
года, то есть еще при жизни Екатерины II, Штрандманъ никакъ
не могъ управлять *сибирскимъ краемъ*, то есть всею Сибирью. За-
тѣмъ, въ 1789 году въ Иркутскъ прибылъ генераль-губернаторъ
Пиль ¹⁾, гдѣ оставался до 1795 года, а въ 1788 году, въ сен-
тябрѣ мѣсяцѣ, Тобольскимъ и Пермскимъ генераль-губернаторомъ
назначенъ генераль-поручикъ Волковъ ²⁾. Очевидно, что въ 1789
году Штрандманъ не могъ управлять не только сибирскимъ
краемъ, но даже какою-либо частью онаго, западною или восточ-
ною, потому что каждая изъ нихъ имѣла своего начальника.

Подобныхъ промаховъ не чужды люди наиболѣе свѣдущіе въ
дѣлахъ, касающихся Сибири. Такъ, напр., Н. М. Ядринцевъ въ
книгѣ „Сибирь какъ колонія“ пишетъ, что въ 1763 году инород-
цевъ въ Сибири было 186.000 душъ, тогда какъ на основаніи
данныхъ, представляемыхъ Полнымъ Собраніемъ Законовъ, ихъ
должно было быть 127.262 душ. Онъ же упоминаетъ, что уплачи-
вавшійся инородцами налогъ въ 165.000 руб. оставался неизмѣн-
нымъ съ 1763 до 1822 года, что также противорѣчитъ истинѣ,
какъ это будетъ выяснено въ главѣ V этого тома.

Г. Арсеньевъ въ своихъ статистическихъ очеркахъ Россіи вы-
считываетъ количество населеніе Сибири въ 1766 и 1783 годамъ
совершенно иначе, чѣмъ оно выясняется по свѣдѣніямъ, представ-
ляемымъ Полнымъ Собраніемъ Законовъ. Между тѣмъ его таблицы
до сего времени считаются основнымъ матеріаломъ для сдѣланія
выводовъ о приростѣ сибирскаго населенія.

Полагаю, что и указанныхъ фактовъ достаточно для того,
чтобы убѣдиться въ необходимости обосновать сибирскую исторію
на чемъ-нибудь болѣе достойномъ вѣры, чѣмъ тѣ свѣдѣнія, ко-
торыя доставляются разными лѣтописями, записками, воспомина-
ніями отдѣльныхъ лицъ. Всѣ подобные документы могутъ слу-
жить только подспорьемъ, но отнюдь не основной канвой и не
должны быть принимаемы въ свѣдѣнію безъ предварительной

¹⁾ Панорама Иркутск. губ. Соч. Пежемскаго. Современ. 1850 г., № VII.

²⁾ Сенатск. архивъ, дѣло № 106, л. № 50.