

IV. ПРОБЛЕМЫ ИСТОРИИ НАУКИ И ТЕХНИКИ

УДК 654.02(571.1/.5)(091)“19/20”

В.А. Морев

ПОЧТОВАЯ ТЕХНИКА И ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТЫ И ТОВАРОВ В СИБИРИ В XIX – НАЧАЛЕ XX В.

Обобщаются факты, касающиеся процесса перевозки почты и прочих грузов в Сибири в XIX – начале XX в., а также выявляются особенности развития почтовой техники и технологии доставки корреспонденции и грузов. Основное внимание уделяется историко-техническому аспекту в развитии сибирской почты.

Ключевые слова: почта, почтовая техника, Сибирь, ямщики.

Почта, доставлявшаяся с помощью гужевого и водного транспорта, являлась единственным видом связи между людьми вплоть до второй половины XIX в. Скорость доставки корреспонденции и грузов напрямую зависела от уровня развития почтовой техники, опыта и навыков ямщиков и технологии перевозки. Огромное значение это имело для Сибири в XIX – начала XX в., т.е. в тот период, когда численность населения этого региона стала расти, в результате чего существенно вырос обмен товарами и корреспонденцией. Ямщики, занимавшиеся извозом (крестьянский отхожий промысел – перевозка грузов на лошадях), возившие почту и другую кладь, должны были учитывать целый ряд особенностей перевозки грузов в Сибири.

Ещё во второй половине XIX – начале XX в. специфика промыслов сибирских ямщиков затрагивалась в трудах современников И. Завалишина, Д. Кеннана, Н.М. Чукмалдина и др. В советский период быт и труд ямщиков, а также некоторые общие сюжеты из истории почтовой техники освещались в работах А.Н. Вигилёва, А.М. Виташевской и др. В последние годы о сибирском извозе писали В.П. Бойко, Т.А. Казаркин, О.Н. Катионов, С.Н. Пивень и др. Ряд важных фактов из истории перевозки и обработки почты содержится в книге Я.А. Яковлева и Ю.К. Рассамахина «Рассказы о томской почте». Однако если извозный промысел исследовался некоторыми сибирскими историками, то тема почтовой техники и технологии доставки корреспонденции в Сибири является не разработанной в полной мере до сих пор.

Цель статьи заключается в обобщении фактов, касающихся процесса перевозки почты и прочих грузов в Сибири в XIX – начале XX в., а также в выявлении особенностей развития почтовой техники и технологии доставки корреспонденции и грузов для данного региона. Основное внимание

уделяется историко-техническому аспекту в развитии сибирской почты и извоза.

Указ, положивший начало организации регулярной почтовой связи с Сибирью, был издан ещё в начале преобразований Петра I – 12 ноября 1698 г. [1. С. 36–37] Главной дорогой через Сибирь был Московско-Сибирский тракт. По мнению авторов «Истории дорожного дела в Томской области», определённой даты возникновения Сибирского тракта нет. Как верховая тропа он появился в XVII в. Обустройство его зимовьями и почтовыми станциями для смены лошадей началось в 1730–1740-е гг. Само понятие «Сибирско-Московский тракт» появилось во второй половине XVIII в., хотя на большем протяжении он по-прежнему оставался летом верховой тропой, зимой – санным путём [2. С. 11–12]. К 1740-м гг. вся протяженность тракта была вымерена, открыты ямские станции, поставлены верстовые полосатые столбы. Из трудов А.С. Кудрявцева известно, что в России верстовые столбы («вёрсты полосатые») стали устанавливать на дорогах во времена Петра I, а по другим сведениям, ещё раньше – в XVII в. [3. С. 311].

Ямщина (ямская гоньба), извоз (перевозка товаров) и дворничество (содержание харчевен, постоялых дворов, мастерских по ремонту и изготовлению экипажей) были одними из старейших промыслов притрактового населения Сибири. На участке от Томска до Иркутска ежегодно отправлялось до 20 тыс. извозчиков и до 100 тыс. конных подвод [4. С. 12–13]. В целом извозом в Сибири занималось около 100 тыс. человек. Так, томский купец Евграф Кухтерин нанимал не менее 3 тыс. ямщиков [5. С. 100]. В Енисейской губернии в 1890–1891 гг. насчитывалось около 7 тыс. хозяйств, занимавшихся извозом и дворничеством [6. С. 63]. Доставка грузов гужевым трактом от

Кяхты до Иркутска осуществлялась в течение 9–15 дней, от Иркутска до Томска – 30–35 дней, от Томска до Тюмени – 25–30 дней, от Тюмени до Ирбита – 4–6 дней. Всего же от Кяхты до Ирбита – 70–100 дней. Длительность перевозки могла варьироваться в зависимости от состояния дорог и погодных условий [7. С. 29].

Почтовая гоньба, требовавшая значительных затрат как на первоначальное обзаведение, так и на содержание в исправности лошадей, экипажей и пр., сосредоточивалась в руках самой зажиточной части населения. Так, на 8 станциях Московского тракта в пределах Томского и Мариинского округов непосредственное участие в содержании почтовой гоньбы принимали всего 38 зажиточных лиц, причём на каждой станции содержалось 8–9 пар коней [8. С. 75].

Низшим почтовым учреждением на почтовых трактах являлась почтовая станция. Как правило, это была типовая одноэтажная постройка с двумя отделениями – для станционного смотрителя (чиновника 14-го класса Табели о рангах) с семейством и для проезжающих. При почтовой станции находились каретники (сарай для карет и других экипажей) [9. С. 261] и конюшни для лошадей, колодец с колодой для водопоя, сарай для фуража. Обстановка помещения для пассажиров включала стол, лавки вдоль стен, один-два жёстких дивана. Лошади в первую очередь отдавались под курьерские и фельдъегерские экипажи, казённую почту и проезжавших по казённой надобности, особенно чиновников и высокопоставленных лиц. Поэтому при значительном разгоне люди, ехавшие по своей надобности, иногда сутками ожидали лошадей.

Плата за проезд, которая была установлена на почтовых трактах Западной Сибири в конце XIX в., американскому путешественнику и публицисту Д. Кеннану показалась весьма низкой. Однако это вознаграждение привлекало к почтовой гоньбе и извозу сотни крестьян. Они даже составляли серьёзную конкуренцию казённой почте, снабжая проезжавших так называемыми «вольными» лошадьми. Д. Кеннан отмечал, что выгоднее было нанимать этих лошадей, чем казённых «загнанных почтовых кляч», так как «вольных» лошадей хозяева гораздо лучше содержали и кормили [10. С. 51–52].

Важное место в организации связи занимает *почтовая техника* – устройства и транспортные средства, используемые в почтовой связи при приёме (сборе) и выдаче, обработке (сортировке и подготовке к отправке), перевозке и доставке по адресу почтовых отправлений [11. С. 459].

От того, какими средствами доставки коррес-

понденции и грузов пользовались ямщики, как ухаживали за лошадьми, как распределяли время в течение длительных переходов в суровых климатических условиях, зависели их авторитет, заработок, а нередко и жизнь каждого из них. Чтобы заниматься ямской гоньбой и извозом, необходимо было обладать определёнными профессиональными качествами и навыками. Для выполнения условий контракта ямщику требовалось иметь выносливых лошадей, хорошую упряжь, сани и телеги. Возчик должен был быть физически крепким, выносливым, дисциплинированным, непьющим. У обозных ямщиков трезвость считалась одной из главных добродетелей. Эти качества нужны были при защите груза и своей жизни от грабителей, промышленавших на дорогах, а также для того, чтобы выдержать путь в несколько тысяч вёрст и следовать до места назначения с немалой скоростью [12. С. 132].

Целый ряд факторов повлиял на то, что для сибирских условий были изобретены более удобные, чем в европейской части России, экипажи, запасы дорожного питания, утеплённая одежда. Среди таких факторов можно выделить: более суровый климат; географические особенности, свойственные разным областям Сибири; огромные расстояния; долгие безостановочные перегоны между станциями; необходимость подолгу находиться вне помещений и ездить не только днём, но и ночью. Так, Н.М. Чукмалдин отметил, что зимой в дороге использовались своеобразные «консервы»: замороженные щи и замороженные пельмени. Более удобных продуктов по питательности и лёгкости перевозки, пожалуй, было не найти [13. С. 169].

Из меховой одежды в Сибири использовались кафтаны и шубы, бараньи одеяла, шапки, рукавицы-голицы. Зимой в дальнюю дорогу путник надевал валенки, шапку-ушанку, рукавицы (меховые, вязаные или кожаные), овчинный тулуп или ягу (доху) из оленьих, козульих или из собачьих шкур, с большим шалевым высоким воротником. «Тулупы шили мехом внутрь, нагольные или крытые плотной тёмной материей. Яга, или доха, шилась мехом наружу на подкладе из холста, тика или колленкора. Яга считалась лучше, чем тулуп, – теплее, и значительно легче. Богатые крестьяне имели яги и тулупы для каждого взрослого мужчины в семье, а менее состоятельные семьи – один овчинный тулуп на всю семью». Рабочая верхняя одежда, как правило, опоясывалась. Опояски делали для утепления. Они были широкие (примерно в две ладони) и длинные – 2,5–3,5 м, чтобы в два обхвата опоясать талию. Концы опоясок не

завязывали, а подтыкали сбоку [14. С. 203, 212, 214–215].

Одним из опасных явлений на сибирских дорогах были грабежи. Тянувшийся обоз мог в любую минуту подвергнуться нападению в темноте, поэтому нужно было быть всегда начеку. Приезжавших из европейской части России удивляло то, что в Сибири обычно мчали не под гору, а в гору. Так ямщики спасались от грабителей, которым было легче остановить их в логу или овраге. Ямщик в таких случаях обычно кричал: «Грабят!». Ему достаточно было подняться на облучке, как лошади понимали, что от них требуется мчать во весь дух. Обозы могли представлять собой что-то вроде военного отряда. Люди запасались оружием. Обьездные ездили вокруг обоза, а возчики кричали, аукали, чтобы показать, что не спят [15. С. 35].

Для защиты от разбойников ямщики применяли холодное ударное оружие – кистень. Он состоит из короткой деревянной рукоятки, к одному концу которой на цепи или ремне подвешивается ударная часть – груз (многогранная металлическая отливка, камень, гиря), а к другому крепится верёвочная петля для надевания на кисть руки (отсюда название). Рукоять кистеня может быть как длинной с предплечья, так и чуть длиннее кулака. Она делалась из цельного куска дерева. Обойму и ударную часть, как правило, изготавливали из металла ручной ковкой [16. С. 31]. В телеге или в санях всегда находились вилы и топор, которые также можно было применять для обороны от «лихих людей». Кроме того, с помощью вил давали корм лошадям, а топор был необходим для ремонта транспортного средства в случае поломки.

Многое зависело от лошадей, а также от того, как их готовили к длительному пути. В 1865 г. Ипполит Завалишин писал, что сибирская лошадь обычно проходила до ста вёрст в день с возом. На выкормку лошадей, как правило, не тратилось много времени. На пряхках (станциях) лошадей выпрягали из возов, они пили и отдыхали, а кормились уже во время пути. На каждом возе находилась «кормушка» – ведро с овсом и снегом (зимой) – и «волочущка» (небольшая копна) сена. Летом корм смачивался. Шедшая сзади лошадь ела в пути корм, лежавший на передней телеге или санях. Эти ухищрения применялись для того, чтобы обозы шли быстрее [17. С. 58–59].

Жители европейской части России поражались быстрой езде сибиряков. Так, расстояние в 1500 вёрст между Томском и Тюменью Н.М. Чукмалдин преодолел за 5,5 суток, а путь в 1707 вёрст из Томска в Ирбит А.А. Ауэрбах проделал за 5 суток при средней скорости 20 вёрст в час [12.

С. 203]. Такие рекорды были связаны не только с выносливостью сибирских лошадей, но и с умением ямщиков обращаться с ними. До отхода обоза с места накладку лошадь тщательно откармливали в течение 10 дней. Когда обоз отправлялся в путь, то в первый день лошадь не кормили совсем. На второй пряхке (станции) давали только один пуд овса на пять лошадей и каждой только по глотку воды. Умеренность выдачи воды отнимала у них охоту к еде. Затем после каждой станции выдача овса и число глотков воды постепенно увеличивались до того количества, которое лошадь сама хотела принять. Наконец, она получала свободу пить и есть сколько угодно. По уверению ямщиков, без этой предварительной выдержки лошадь могла исхудать за три дня и в течение всей дороги уже не возратить потерянного жира [15. С. 59]. Естественно, всё это влияло на скорость доставки и на способность лошади перевозить тяжёлые грузы на большие расстояния в дальнейшем. В итоге больше других зарабатывал тот ямщик, который имел наиболее богатый опыт обращения с обозными лошадьми, предназначенными для длительных переходов.

Отравляясь в путь, следовало хорошо уложить кладь. Среди ямщиков были специалисты по укладыванию грузов. Такие ямщики умели полутора-саженной верёвкой обвязать большой воз. При этом воз не терял устойчивости [15. С. 34].

Важным атрибутом ямской гоньбы в России являлся поддужный колокольчик. Пик его популярности приходился на первую половину XIX в. Поддужный колокольчик был исключительно русским национальным явлением, даже символом России на протяжении полутора веков. Он помещался на каждой почтовой или фельдъегерской тройке как сигнальное средство, отличавшее государственную повозку от обывательской. Однако в связи с российской модой на троичную езду со звоном эти различия исчезали, что вносило путаницу в работу почтовой службы [18. С. 99]. Поэтому ещё в 1836 г. Сенат издал постановление, запрещавшее неслужбным повозкам ездить со звоном [19. С. 133]. В результате появились лошадиные ошейники с шарообразными полыми бубенцами – шаркунцами. На них запрет не распространялся, поскольку они не издавали такого сильного звука. На тракте, особенно в непогоду, в условиях плохой видимости колокольчики служили звуковым ориентиром для задних подвод. В населённых пунктах действовали ограничения на езду с громким звоном. Так, все почтовые экипажи, исключая курьерские и фельдъегерские тройки, должны были при въезде в город привязывать

языки своих звонков, которые для этих целей иногда изготавливались в виде кольца [18. С. 100].

Колокольчики и шаркунцы использовались также на небольших обозных часовенках. Такие часовенки художник К.А. Евреинов (1896–1949), стоявший у истоков кузнецкого краеведения, обнаружил у потомков жителей старинных сибирских ямов (ямщиков Барнаульского уезда). Ямщики нередко брали их с собой, укрепляя на столбиках и подвязывая с правой стороны в передней части головной телеги или саней. Считалось, что они обороняли от порчи, сглаза и встреч с «лихими людьми» на дороге. На часовенке крепился обренок. Выезжая из ворот в дорогу, ямщик первым делом крестился, глядя на часовенку [20. С. 139].

Для перевозки почты и товаров использовались различные водные и сухопутные транспортные средства. К концу XIX в. водный транспорт уже применялся для перевозки почты по рекам Сибири и Дальнего Востока [21. С. 46]. Почту через реки перевозили на паромов и в лодках. Вот как описывал А.П. Чехов перевозку почты и пассажиров через Томь в мае 1890 г.: «Лодка велика. Кладут в неё сначала пудов двадцать почты, потом мой багаж, и всё покрывают мокрыми рогожами... Почтальон, высокий пожилой человек, садится на тюк, я – на свой чемодан» [22. С. 23]. Во второй половине XIX в. деревянные, парусные, гребные и коневодные суда постепенно стали заменяться пароходами [23. С. 294]. Нередко пароходы перевозили и пассажиров, и почту, и грузы. В 1907 г. земский пароход «Берёзовец», принадлежавший торговому дому «Михаил Плотников и сыновья», возил почту раз в две недели из Берёзова в Обдорск и обратно. В 1910 г. этим же маршрутом ходил земский пароход «Желанный» [24. Л. 5–5об., 6, 14–14об.]. Почта во время перевозки размещалась на палубе, рядом с пассажирами. Среди прочей корреспонденции из Обдорска пересылались большие суммы денег. Лишь в 1911 г. губернатор Тобольской губернии известил начальника Омского почтово-телеграфного округа о том, что владельцы парохода «Берёзовец» согласились устроить в 3-м классе деревянный ящик для почты с хорошо прикреплёнными к палубе затворами, если в каютах или на палубе не будет найдено более удобное место [24. Л. 30–30об.].

В то же время в начале XX в. среди пароходо-владельцев находились и такие, кто непосредственно специализировался на перевозке почты по сибирским рекам. Так, для облегчения работы томских почтовых служащих местные власти заключали контракты с пароходо-владельцами о перевозке корреспонденции. В проекте одного из

контрактов написано, что пароходо-владелец заключал договор с Томским губернским управлением и был обязан перевозить почту как между существующими городами, так и между вновь открывшимися в трёхлетье, начиная с навигации 1916 г. по 1918 г. Вместе с подрядчиком на срочном пассажирском пароходе почта должны были сопровождать чиновники или почтальоны «с таким расчётом, чтобы почта получалась и отправлялась из Томской почтово-телеграфной конторы регулярно один раз в каждую неделю в дни и часы, назначенные по расписанию» [25. Л. 23].

Таким образом, долгое время почта по сибирским рекам перевозилась довольно примитивным способом. Лишь в начале XX в. с развитием почтовых перевозок и ростом переписки отмечаются первые попытки организовать сохранность и безопасность корреспонденции на должном уровне.

Одним из самых распространённых сухопутных средств перевозки была повозка. Это перевозочное средство, в которое запрягается животное. Конные повозки бывают легковые и грузовые; колёсные и полозные (сани); одноосные (двухколёсные) и двухосные (четырёхколёсные); безрессорные, полурессорные и рессорные; оглобленные и дышловые [11. С. 80, 459]. Несмотря на внешнюю простоту, в устройстве повозки, помимо колёс и кузова, было несколько важных деталей, без которых она бы просто не смогла двигаться. К ним относились шкворень и курок. Шкворень (шворень) – стержень в поворотном соединении повозки (или другого транспортного средства), позволяющий производить повороты на ходу [9. С. 881]. Курок – железный болт, соединяющий передок повозки с осевой частью. Если он гнулся или ломался, то повозка ложилась грудью на землю [22. С. 29]. Ямщик, управляя лошадьми с помощью поводев, сидел на козлах (сиденье для кучера в передке экипажа) или на облучке (толстая деревянная скрепа, идущая по краям телеги, повозки или огибающая верхнюю часть саней). Повод – прикреплённый к удилам ремень узды, которым правят лошадей. Удила – металлические стержни, вкладываемые в рот упряжного животного. Постромки – часть конской упряжи в упряжке парой, тройкой, цугом – прочные ремни, крепившиеся одним концом к хомуту, другим – к вальку у передка повозки. Валёк – толстая палка у передка повозки, к которой прикрепляются постромки пристяжной лошади [9. С. 64, 275, 422, 519, 688, 815]. В оглобленной упряжке применялась деревянная дуга. Она служила распоркой между оглоблями и укреплялась ременными петлями. Дуга была необходима и для крепления гужей и под-

держки поводьев уздечки, которые привязывали к излучине дуги. После её установки и крепления клешни хомута стягивали под шеей лошади супонью (ремнём для стягивания хомута). Дуги обычно расписывали и украшали колокольчиками и бубенчиками [26. С. 129].

Особенности повозок, двигавшихся по Сибирскому тракту, обрисовал Д. Кеннан в середине 1880-х гг. Он писал о длинных рядах гружёных повозок, направлявшихся в Екатеринбург от сибирской границы. Это были небольшие четырёхколёсные одноконные повозки, простой и даже примитивной конструкции, нагруженные доверху сибирскими товарами и накрытые рогожами, укрепленными с помощью деревянных кольщиков. Каждую лошадь привязывали к переднему возу длинным недоуздом (уздечка без удил и с одним поводом). Таким образом, 50 или 100 возов составляли караван. Менее чем за два часа путешественник насчитал 538 гружёных возов, а за первый день своей поездки – 1445 возов [27. С. 108–109].

Зимой использовались сани – распространённый тип повозки без колёс. Они имели полозья – гладкую, скользящую, загнутую спереди пластину или брус. В хозяйствах Сибири XIX в. существовало несколько видов саней: дровни – крестьянские открытые сани для перевозки дров, грузов; кибитка – крытый экипаж; сани с верхом; пошевни – широкие крестьянские сани, обшитые лубом или тесом; розвальни – низкие и широкие сани с расходящимся по бокам облучком и др. В полозья саней вставлялись копылья (короткие стоячие бруски в полозьях саней, служащие опорой для кузова), связанные поперёк вязками. На копылья накладывали грядки, а на них делали кузов. В грядки вдавливались отводы. Оглобли привёртывались к головкам полоза [9. С. 176, 267, 289, 565, 671]. Сибирская зимняя повозка была длиннее русской почтовой кибитки. У повозки были более косые изгибы бортов, она лучше защищала седока от холода и ветра специальным фартуком и козырьком. У неё имелись отводы, эффективнее помогавшие избежать опрокидывания на бок. Внутри повозка обшивалась киргизской кошмой для защиты от холода [13. С. 169].

Проведённая в начале XX в. Транссибирская железнодорожная магистраль ударила по заработкам ямщиков. Теперь почту перевозили быстрее, её обрабатывали в пути следования поезда. Однако железная дорога не изжила полностью извоз и почтовую гоньбу, так как не могла охватить все отдалённые труднодоступные уголки Сибири. Железная дорога и сибирские реки обслуживали

лишь прилегавшие к ним местности. Вне их влияния оставались громадные пространства, которые пересекали почтовые тракты и просёлочные дороги. Подтверждением этому служат и слова сибирских старожилов. Житель с. Новоникольск Александровского района Томской области П.В. Штурман утверждал, что почтовые ямщики ездили на севере области и после Великой Отечественной войны. Обозы шли в любую погоду. Зимой на санях из-за сильного мороза было невозможно сидеть, ямщику приходилось бежать рядом, чтобы согреться. Страдали от холода и лошади: «Однажды в январе так прихватило, что передняя лошадь идти не могла: ноздри морозом схватывало. Пройдёт 3 – 4 километра и стоит, задыхается. Прочищай ей нос, а там уже всё в крови. Задним-то лошадям полегче: они носами об передние возы трутся...» [28].

Таким образом, труд ямщиков в Сибири в XIX – начале XX в. был нелёгким, а нередко и опасным. Долгое время ямские обозы всё ещё оставались практически единственным средством связи и транспорта между удалёнными друг от друга населёнными пунктами, несмотря на проведение электрического телеграфа и строительство Транссиба. Водный транспорт использовался в меньшей степени, чем гужевой. Сильная зависимость от климатических и географических условий, малочисленность почтовых станций на долгом пути и нехватка средств у властей для обустройства дорог отрицательно сказывались на своевременности доставки корреспонденции и прочих грузов. Всё это усложняло и без того тяжёлый труд ямщиков, требовало больших физических затрат, крепкого здоровья, терпения, выносливости. Вместе с тем эти же условия повлияли на выработку специфических навыков у сибирских ямщиков. Накопленный веками опыт позволил сибирякам приспособить к более суровым условиям почтовую технику, усовершенствовать одежду, выработать особые приёмы для подготовки обозных лошадей к длительным перегонам, сохранив при этом способность быстро перемещаться и доставлять товары и почту в назначенный срок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Миль А.А. Кто стучится в дверь ко мне? (Очерк по истории отечественной почты). М.: Связь, 1978.
2. История дорожного дела в Томской области / Б.К. Андрющенко, В.А. Бузанова В.Г. Зыкова и др.; под ред. В.П. Зиновьева. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1999.
3. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). М.: Дориздат, 1951.
4. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск: Восточно-Сибирское книжное изд-во, 1984.

5. *Томск. История города от основания до наших дней* / отв. ред. Н.М. Дмитриенко. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1999.
6. *История Сибири с древнейших времён до наших дней*: в 5 т. Л.: Наука, 1968. Т. 3.
7. *Пивень С.Н.* Историко-краеведческий аспект использования туристских ресурсов территории Западной Сибири вдоль бывшего Московского тракта в рамках проекта «Чайный путь». Томск: Изд-во Том. ун-та, 2004.
8. *Григорьев А.Д.* Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Известия Института исследования Сибири. Томск, 1921. № 6.
9. *Ожегов С.И., Шведова Н.Ю.* Толковый словарь русского языка. М.: АЗЪ, 1994.
10. *Кеннан Д.* Сибирь! СПб., 1906. Т. 1.
11. *Большая советская энциклопедия (БСЭ)*. 3-е изд. М.: Советская энциклопедия, 1975. Т. 20.
12. *Бойко В.П.* Томское купечество в конце XVIII–XX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск: Водолей, 1996.
13. *Чукмалдин Н.М.* Записки о моей жизни. М., 1902.
14. *Лебедева А.А.* Мужская одежда русского населения Западной Сибири (XIX – начало XX вв.) // Проблемы изучения материальной культуры русского населения Сибири. М.: Наука, 1974.
15. *Катионов О.Н.* Трудовые традиции в извозном промысле крестьян Сибири во второй половине XIX века // Трудовые традиции сибирского крестьянства (конца XVIII – начала XX в.): Сб. науч. тр. Новосибирск: Новосиб. гос. педагогич. институт, 1982.
16. *Хозяйство русских в коллекциях Омского государственного исторического и литературного музея*. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1993. Прил.
17. *Завалишин И.* Описание Западной Сибири. Томская губерния. М., 1865. Т. 2.
18. *Яковлев Я.А., Рассмахин Ю.К.* Рассказы о томской почте. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2003.
19. *Соколова Г.* Из истории почты в России // Наука и жизнь. 1973. № 9.
20. *Евреинов К.А.* Путевые реликвии старинных сибирских ямов (Приложение) // Труды Томского областного краеведческого музея: Сб. статей / отв. ред. Я.А. Яковлев. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2000. Т. X.
21. *Материалы по истории связи в России XVIII – начало XX вв.* Л., 1966.
22. *Чехов А.П.* Из Сибири // Сочинения. М.: Наука, 1987. Т. 14–15.
23. *Томск от А до Я*: Краткая энциклопедия города / под ред. д-ра ист. наук Н.М. Дмитриенко. Томск: Изд-во НТЛ, 2004.
24. *Письмо* Тобольского губернатора начальнику Омского почтово-телеграфного округа от 15 февраля 1911 г. // Государственный архив Омской области (ГАОО). Ф. 120. Оп. 1. Д. 92.
25. *Проект* контракта о перевозке почты (1916–1918 гг.) // Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 219. Оп. 1. Д. 34.
26. *Пивень С.Н.* Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII – XIX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2005.
27. *Кеннан Д.* Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). СПб.: Русско-Балтийский инф. центр БЛИЦ, 1999. Т. 1.
28. *Залогина Е.* Ямщина // Красное знамя. 1994. 22 сент.