

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ
ГОУ ВПО «НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ»**

О.Н. Катионов

**МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ
НА КАРТАХ, ЧЕРТЕЖАХ И РИСУНКАХ
XVII – XIX вв.**

Новосибирск 2006

УДК 94(47)+656.1/.5+912+528
ББК 63.
К 294

Печатается по решению редакционно-издательского совета Новосибирского государственного педагогического университета

Рецензенты:

д.и.н., профессор, зав. кафедрой отечественной истории
Томского государственного университета

В.П. Зиновьев

д.и.н., профессор, зав. кафедрой отечественной истории
Новосибирского государственного педагогического университета

Е.И. Соловьева

К 294

Катионов О.Н.

Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках XVII – XIX вв. / Катионов О.Н. – Новосибирск: Изд. НГПУ, 2006. – 186 с.

ISBN 5–85921–592–4

Монография суммирует результаты, достигнутые в изучении истории Московско-Сибирского тракта в области его картографического, визуального изображения современниками: картографами, чиновниками, исследователями, художниками, фотографами, краеведами, путешественниками и др. Впервые сделана попытка обобщения разнообразных источников для отображения Московско-Сибирского тракта в образном представлении современного читателя.

Книга предназначена для исследователей, преподавателей, студентов вузов и учащихся средних учебных заведений, а также для широкого круга читателей.

ISBN 5–85921–592–4

УДК 94(47)+656.1/.5+912+528
ББК 63.3(2)0–2+63.3(2P5)–2+26.17+39

© Новосибирский государственный педагогический университет, 2006
© Катионов О.Н., 2006

ВВЕДЕНИЕ

Исходя из определения образа региона как коллективного воображаемого, карты можно рассматривать и как отражение коллективных визуальных представлений о регионе, и как один из институтов формирования таких представлений. Современные исследователи У. Перксен – Г. Гусейнов считают, что карта не просто изображение, рисунок, схема, но и набор инструктивных категорий и чисел, входящих в поле словесного представления определенной идеологии.

«Место встречи словесного знака и наглядно- и/или телесно-схематического образа», в котором «складывается изобразительно-словесная идеологема», названо У. Перксеном как «визиотип»¹. Мы будем придерживаться данного неологизма, включающего в сознание индивидов не только пространственно-географические, но и дискурсивные представления о Московско-Сибирском тракте как основном объекте в системе путей сообщения Сибири XVIII–XIX вв. с целью пояснения открытых или заимствованных нами конкретных визуальных объектов.

Термин «визиотип» дает нам возможность использовать способ зрительного подхода к прошедшей действительности, придать наглядность обобщениям. Следовательно, визиотипы Московско-Сибирского тракта – это обобщенные представления о нем, основанные на визуальных источниках разного жанра (картах, схемах, планах, чертежах, рисунках, фотодокументах), на которых отражается имеющийся видеоряд объектов трактовой атрибутики. Моделью, способствующей формированию визиотипа сухопутной транспортной магистрали Сибири, являются карты.

Картографы с позиции теории познания рассматривают карту как пространственную математически определенную и генерализованную образно-знаковую модель действительности. В качестве модели она служит средством показания структуры изображенных на ней явлений и процессов, их взаимной связи, динамики во времени и пространстве. Карта как

¹¹ Гусейнов, Г. Ч. Карта нашей родины; идеологема между словом и телом / Г. Гусейнов. – М.: ОГИ, 2005. – С. 10–11.

модель используется для выполнения научных исследований, в том числе исторических. Меняясь по мере накопления новых сведений и развития науки картографии, тематическая или специальная карта отображает процесс исторического развития того или иного явления, показывая его динамику².

Таким явлением мы считаем процесс создания Московско-Сибирского тракта и его отображение на уже выявленных и напечатанных либо обнаруженных нами картах Сибири XVII – XIX вв.

От того, как оснащена та или иная карта основными элементами: самим картографическим изображением, математической основой, легендой, вспомогательным оснащением и дополнительными данными, – зависит возможность более точного описания истории создания тракта. Изучение динамики картографического изображения тракта – дополнительный штрих к его комплексной истории.

Используя карту как средство научного познания, мы включаемся в междисциплинарную область исследований. А.М. Берлянт считает карту не просто знаковой, но образно-знаковой моделью, и именно в образности кроется ее принципиальное отличие от других источников информации. Картографическое изображение – не только множество разнообразных знаков, не сумма нагрузки, а совокупность образов. А.М. Берлянт делает вывод о «мысленной карте» – идеальном образе местности, сформированном у отдельных индивидуумов или у группы индивидуумов. Наряду с «мысленными картами», получил распространение термин «познавательные карты», подчеркивающий, что мысленный образ создавался в процессе познания окружающего мира и формирования концепций. Некоторые авторы пишут об «эскизных» картах, акцентируя внимание на их схематичности, или о картах предпочтений, т.е. о мысленных образах, фиксирующих представления о территориях, наиболее привлекательных для отдельных групп лиц³.

² *Справочник по картографии* / Под ред. Е.И. Халтурина. – М., 1988. – С. 6–7.

³ *Берлянт, А.М. Использование карт в науках о земле* / А.М. Берлянт // *Итоги науки и техники. Серия «картография»*. – Т. 12. – М., 1986. – С.35, 43.

Таким образом, еще до появления термина «визиотип» у географов в научных исследованиях имели место разнообразные толкования понятия «карта». В нашем случае под «картой» понимаются представления о Большой московской дороге, формировавшиеся в правящих кругах России и Сибири, у чиновников, военнослужащих, исследователей, путешественников, почтовых служащих, купцов. Хотя даже в начале XIX в. карты не имели широкого распространения среди населения.

В 1854 г. Д. Перевощиков писал: «Весьма желательно, чтобы Военно-топографическое депо сделало неоцененный подарок всем любителям русской географии и топографии, издав полную роспись хранящихся в его обширном архиве и позволенным для продажи картам и планам. Такая роспись распространила бы в России драгоценные сведения об изумительных трудах Депо, показала бы, что сделано и что еще остается сделать, и заставила бы умолкнуть тех людей, которые или по неведению или по неблагонадежности удивляются только иностранному, и с укоризною говорят о недеятельности русских геодезистов, которых работы далеко превзошли всех европейских геодезистов по обширности и особенно по точности»⁴.

Мы надеемся, что наш труд внесет определенный вклад в развитие представлений людей, живущих в начале XXI в. об истории изучения, картографирования и изображения Сибирского тракта как главной сухопутной магистрали Азиатской части России XVII–XIX вв.

Автор благодарит доцента кафедры теории, истории культуры и музеологии НГПУ И.А. Дуракова за помощь в подготовке видеоряда и профессора кафедры всеобщей истории, историографии и источниковедения НГПУ К.Б. Умбрашко за помощь в подготовке книги к изданию.

⁴ Перевощиков, Д. Географические и топографические работы в России / Д. Перевощиков // Магазин земледелия и путешествий. – М., 1854. – Т. III. – С. 65.

ГЛАВА I. ТРАКТ НА КАРТАХ РОССИИ И СИБИРИ XVII – XIX вв.

На сохранившихся картах Сибири XVII в. сухопутные дороги изображались как связующие между речными системами, т.е. как волоки. Примером служит карта Сибири П.И. Годунова, на которой точечным пунктиром изображены волоки между реками Обь – Енисей (два волока), Обь – Таз, Енисей – Лена, Колымский волок (Рис. 1–3).

В конце XVII ст. С.У. Ремезов отразил в «Хорографической книге» некоторые маршруты будущего тракта, по которым впоследствии и прошло само полотно дороги (1697 – 1701 гг.)⁵. В 1964 г. вышла в свет статья Л.А. Гольденберга, в которой он информировал научную общественность об издании Л.С. Багровым в 1958 г. за рубежом «Хорографической книги» С.У. Ремезова. Эта «книга» послужила подготовительным материалом для «Чертежной книги Сибири», «Служебной чертежной книги» и «Чертежа всей Сибири», составленных С.У. Ремезовым для царя Петра Алексеевича. «Хорографическая книга» готовилась в 1697 г. и является для исследователя достаточно полным источником, так как она изготовлена в крупном масштабе и привносит такие ценные сведения, которые в мелкомасштабные карты альбомов С.У. Ремезова не вошли. «Книга» является историческим, географическим, этнографическим, топонимическим, изобразительным источником. В настоящее время она находится в США, куда была куплена после смерти Л. Багрова, незаконно вывезшего ее из России. Было бы полезным вернуть национальное достояние России, например, в одну из сибирских библиотек. Фрагменты «Книги» для иллюстрации путей сообщения публикуются в настоящей работе с черно-белого издания 1958 г. (Рис. 4–12).

⁵ Катионов О.Н. Наш край на первых картах Сибири / О.Н. Катионов // Страницы истории Новосибирской области: Люди, события, культура: Первая областная научно-практическая конференция краеведов: Тез. докл. и сообщ. – Ч. I. – М., 1995. – С. 16–20.

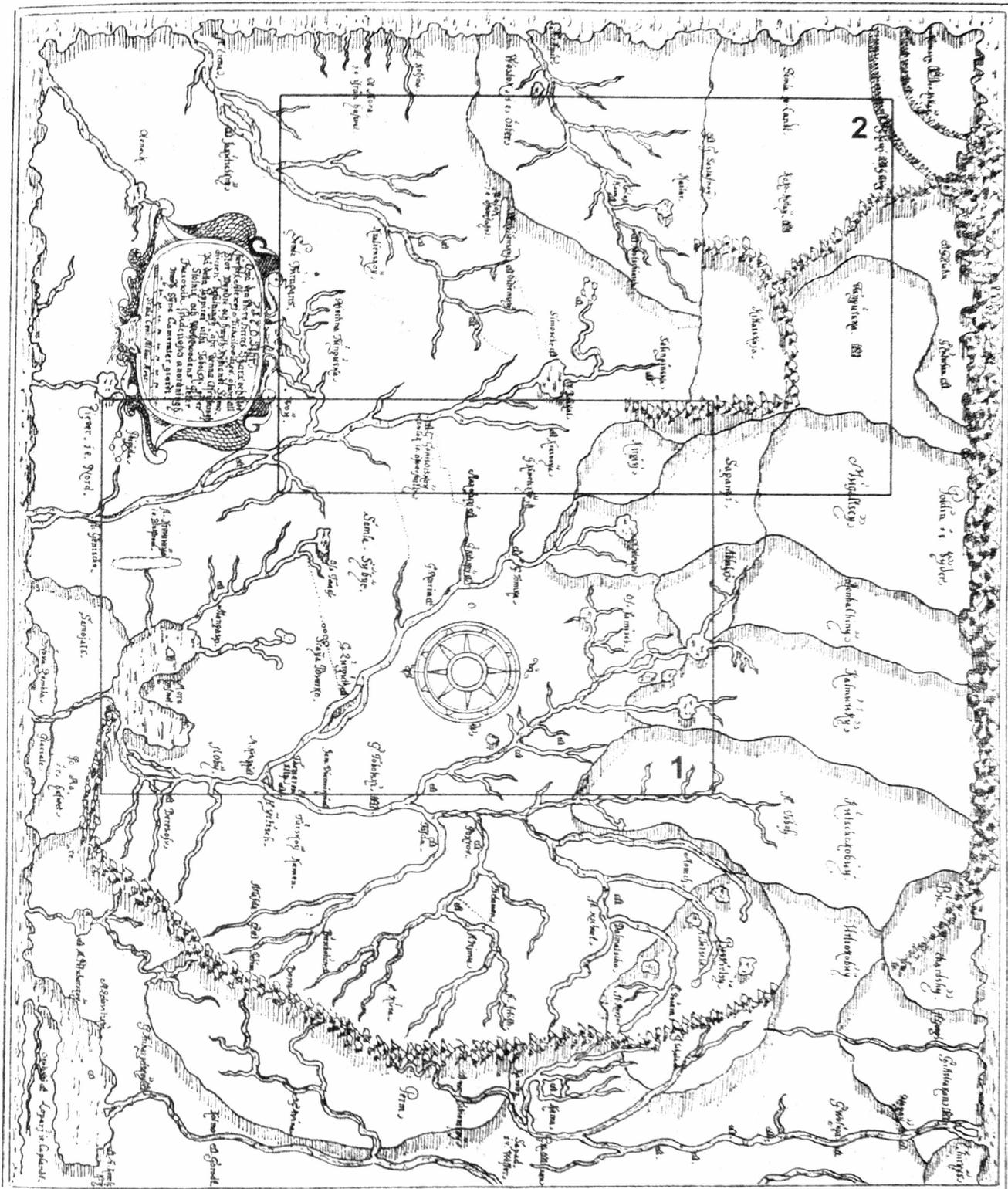


Рис. 1. Карта Сибири тобольского воеводы (1667-1670 гг.) стольника П.И. Годунова. // Кордт В.А. Материалы по истории русской картографии. Киев. 1906. Вып 1, сер. 2.

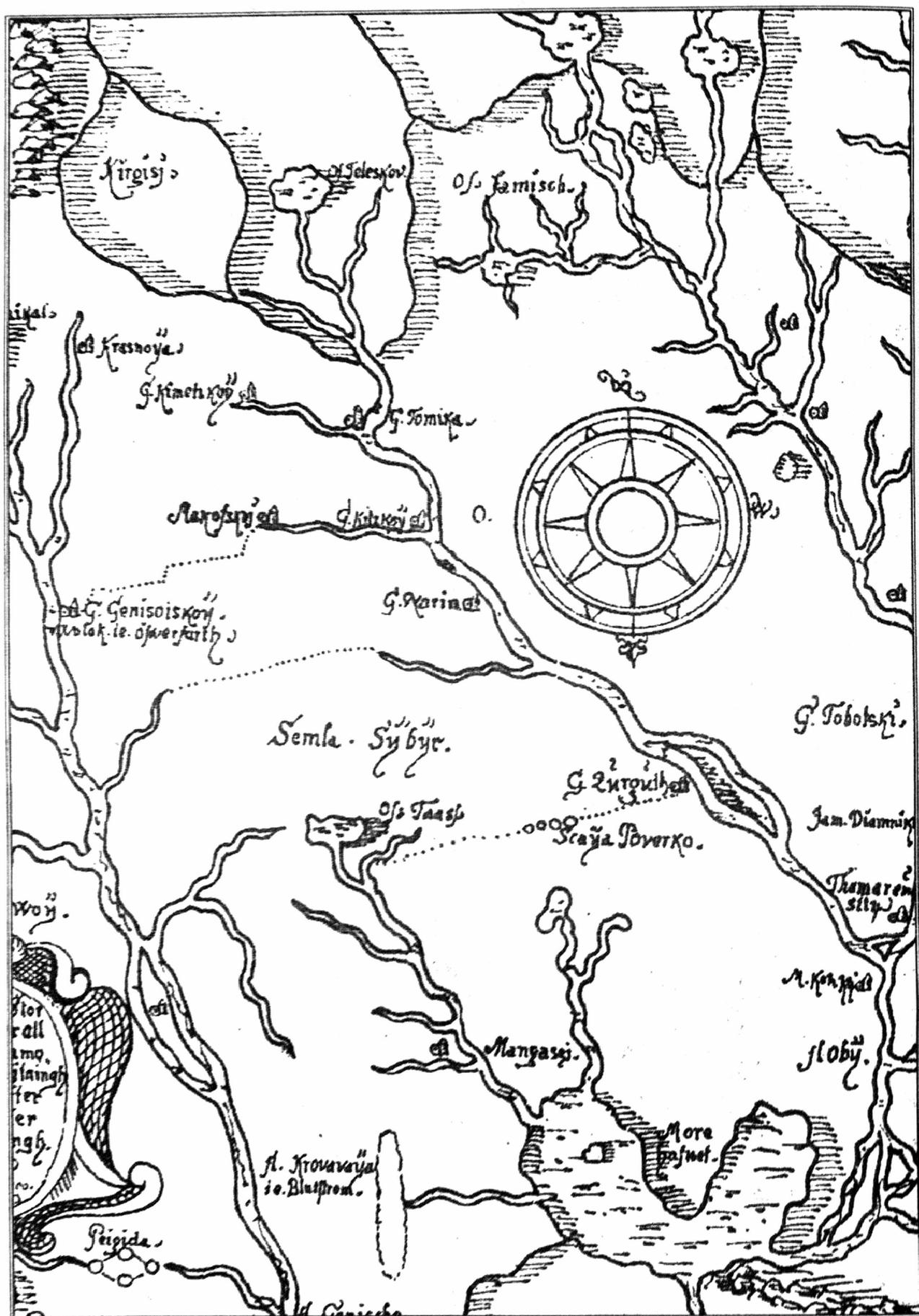


Рис. 2. Карта Сибири П.И. Годунова. Фрагмент 1. Показаны реки и волоки с р. Оби на Енисей и Таз.

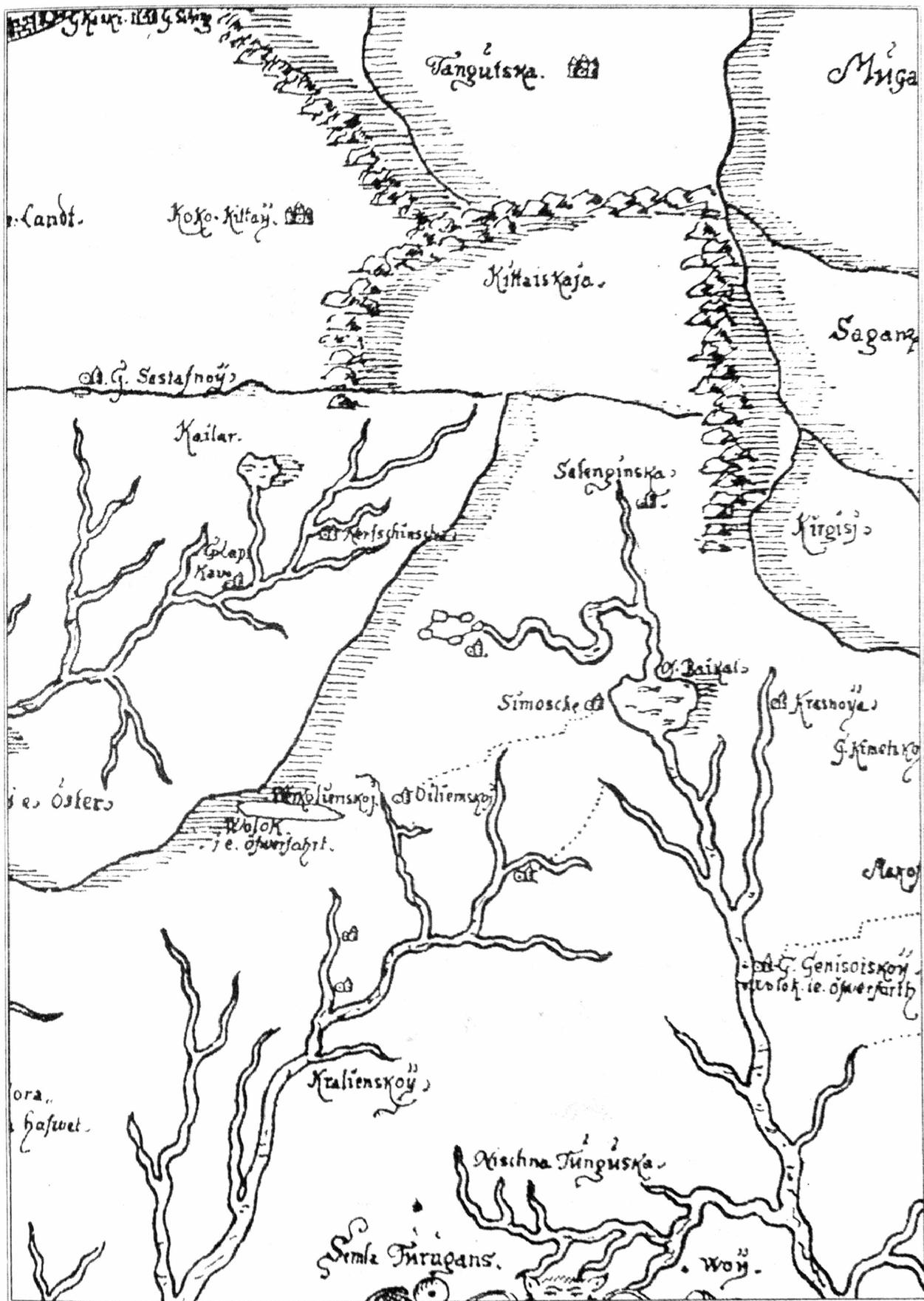


Рис. 3. Карта Сибири П.И. Годунова. Фрагмент 2. Дороги на р. Лену. Колымский волок.

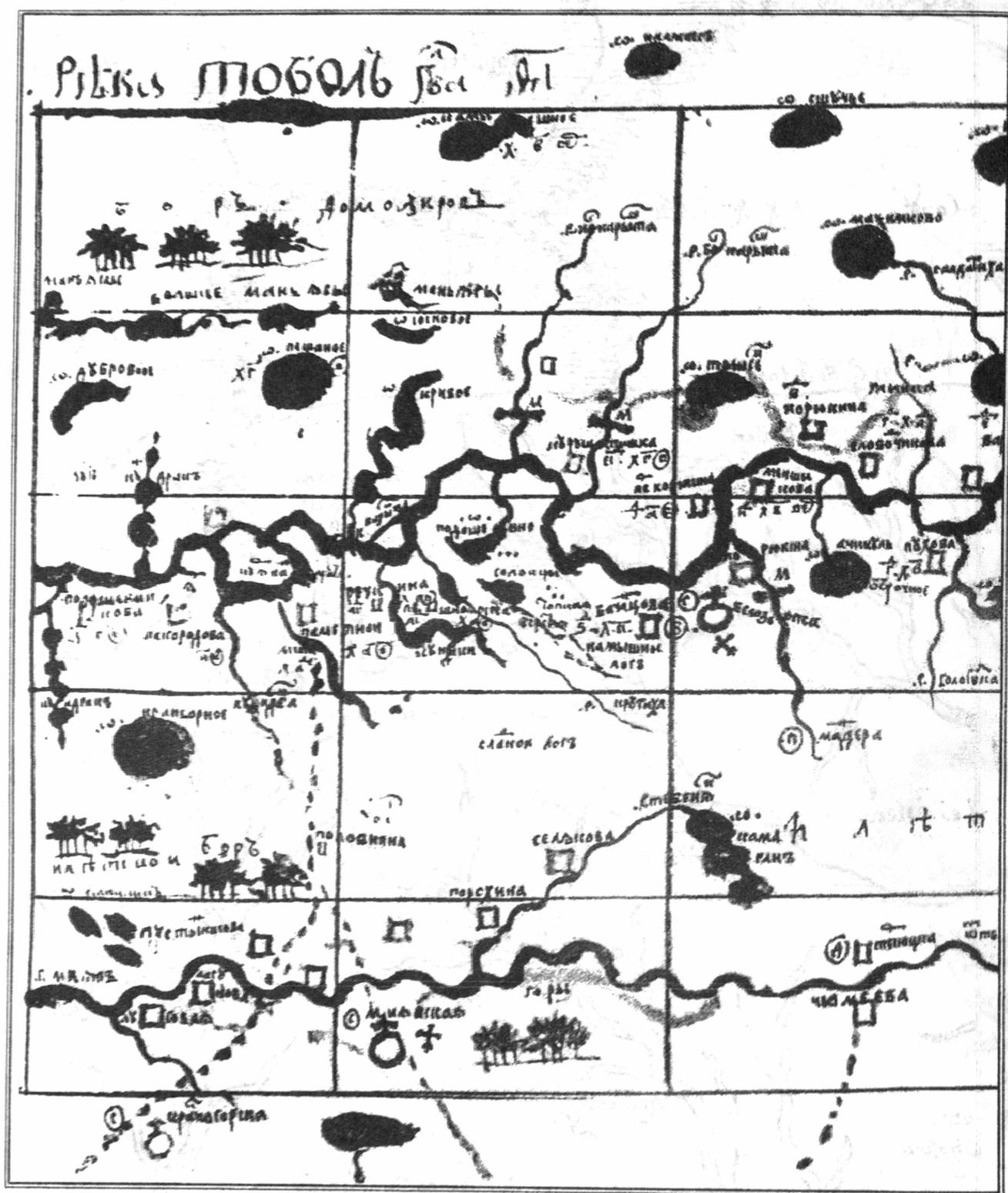


Рис. 4. С.У. Ремезов «Хорографическая чертёжная книга» (1697 г.). Фрагмент листа 20. Пути сообщения в междуречье рр. Миасса и Тобола // Багров Л.С. Ремезов С.У. The Atlas of Siberia's. – Gravenhage, 1958.

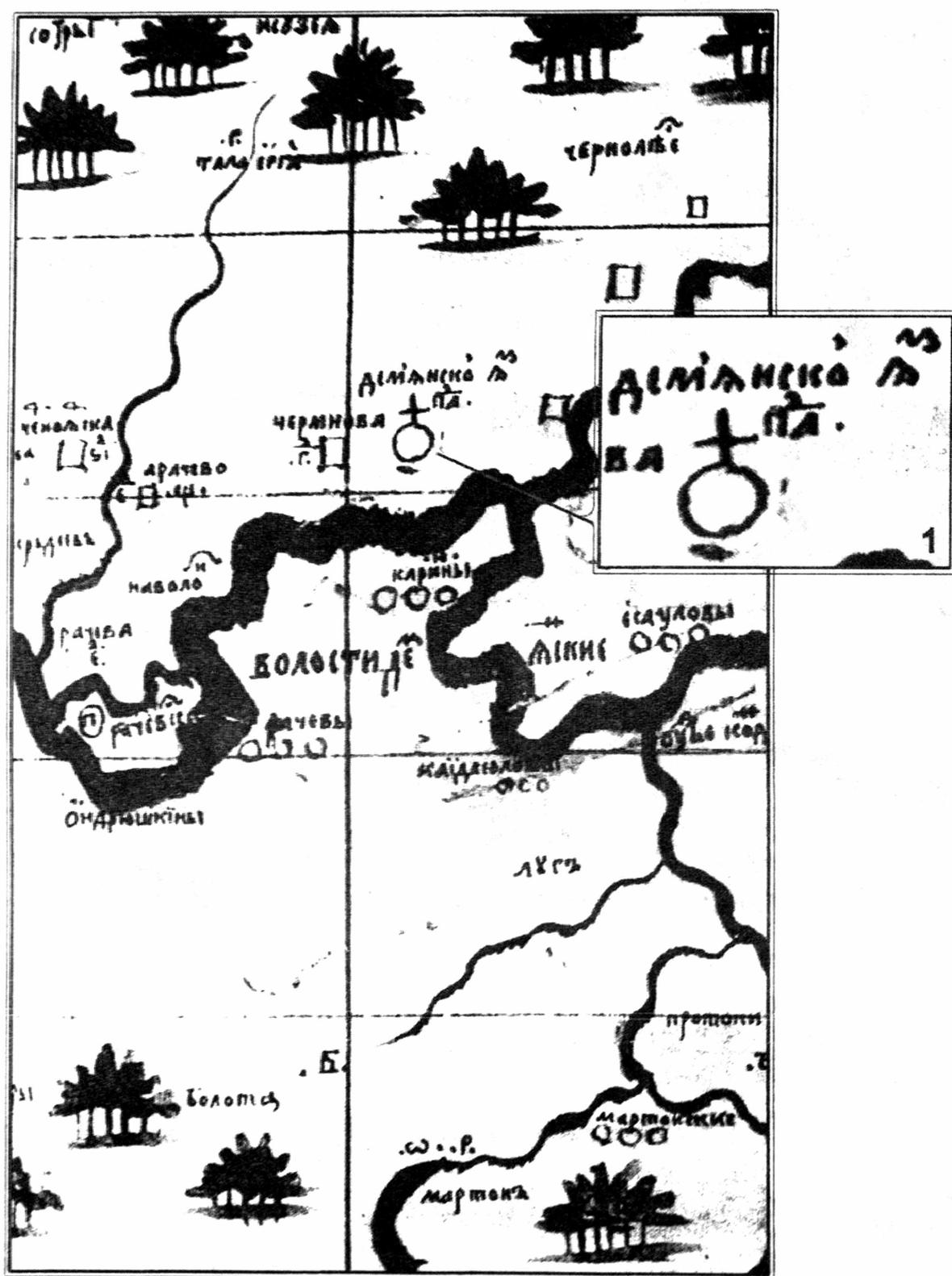


Рис. 6. С.У. Ремезов «Хорографическая книга» (1697 г.). Фрагмент листа 71. 1- Демьянский ям – место компактного проживания ямщиков // Багров Л.С. Ремезов С.У. The Atlas of Siberia's. – Gravenhage, 1958.

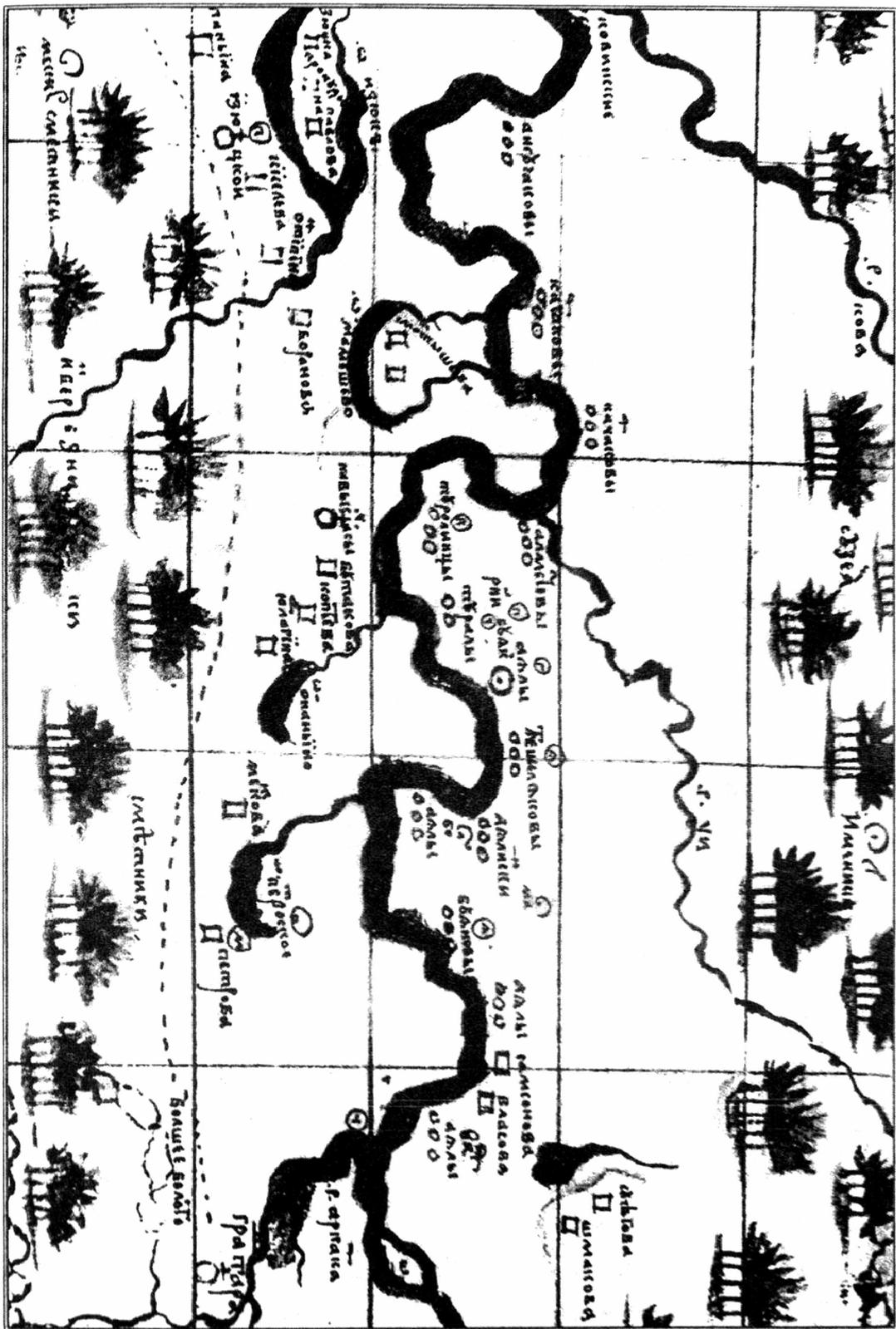


Рис. 7. С.У. Ремезов «Хорографическая книга» (1697 г.). Фрагмент листа 93. Участок дороги Тобольск-Тара // Багров Л.С. Ремезов С.У. The Atlas of Siberia's – Gravenhage, 1958.

В «Хорографической книге» на л. 93 изображена часть р. Иртыш, а к ней прикреплена вклейка (Рис. 8) без названия, обозначающая Барабинскую степь. Л.А. Гольденберг в посвященном С.У. Ремезову исследовании «Изограф земли Сибирской», писал, что заявленного в оглавлении самим С.У. Ремезовым «Плана Барабинской степи с урочищи» в «Хорографической книге» обнаружить не удалось. Однако вклейка говорит о другом. Представленная на карте-вклейке информация охватывает Обь-Иртышское междуречье в районе Барабинской степи. На ней обозначена гидрографическая сеть так, как она представлялась людям того времени. Большая часть рек, изображенных на карте, вытекает из мифического «ключа» в районе нынешних Васюганских болот. «Ключ среди болота из него 14 рек а зимой бьет сажени на две вверх», - гласит надпись в нижней части карты, ориентированной на юг. (В отличие от современных карт, ориентированных с юга на север, в «Хорографической книге» и других работах С.У. Ремезова ориентировка выдержана в древнерусской картографической традиции - с севера на юг).

Итак, Васюганские болота изображены в виде ключа, из которого вытекает 14 рек: Караган, Омь, Ича, Кама, Тартас, Урман, Исова, Шин, Тун, Беча, Тута, Демьян, Малая Юса и Большая Юса.

На карте несколько надписей справочного характера. В левом верхнем углу изображена «слобода Уртамска» и рч. Уртам. Ниже надпись: «С Тары через Барабу до Томска конем х. (ходу - О.К.) 24 дней, а зимой 14, а скоро 12,5 дней» (числа даны на карте с помощью букв славянского алфавита). Точечными линиями изображены пути сообщения по Барабинской степи и между реками и озерами. Дороги ведут от р. Уртам до р. Тары вдоль р. Оми до р. Иртыша. Дорога на Иртыш по левому берегу Оми названа «Дорога И. Упорова в Томской»; видимо, этим путем от устья Оми до Томска и добирался некто И. Упоров, т.о. русским был известен маршрут вдоль Оми на Томск.

На этом же пути при пересечении дороги, идущей от одного из озер системы Чанов, обозначено место под названием «Побоище Ирки Данжина», видимо, связанное с событиями военного характера. Находится оно недалеко от слияния Оми и Тартаса, где не遠деке впоследствии прошел Сибирский тракт, а в конце XVII в. здесь происходили вооруженные стычки с калмыками.

Другая дорога в районе оз. Чанов от оз. Курчак, подле которого отмечены юрты калмыков («каурики»), показана под названием «Дорога Клинова» через протоку (р. Чана). Она огибала оз. Чаны с запада в район оз. Убы, откуда расходились дороги к Томску, на реки Омь, Ичу, Тартас, Тару. Всего на карте показано восемь дорог, связывавших населенные пункты, и указана продолжительность пути в днях. Впоследствии мы увидим на картах XVIII–XIX вв. часть этих дорог от Барнаула на Омск и Томск.

С.У. Ремезов несколько раз обозначает места расселения барабинцев, а в одном месте обозначает «деревню Барабу». Кроме барабинцев, назывались им и другие жители: каинцы, а южнее оз. Чаны – калмыки.

Кочевья калмыков на карте отмечены юртами, деревни и села барабинцев – кружочками или квадратами. Эти условные знаки позволяют отличать стационарные населенные пункты от кочевых, русские поселения от поселений коренных жителей. Всего на карте отмечено свыше 80 поселений.

Эта карта легла в основу одного из листов «Чертежной книги Сибири, составленной тобольским боярским сыном Семеном Ремезовым в 1701 году», опубликованной в Санкт-Петербурге в 1882 г. Археографической комиссией. Материалы вышеописанной карты встречаем на л. 3: «Чертеж земли Тарского города», так как Барабинская волость административно входила в состав земель г. Тары и управлялась тарскими воеводами.

Итак, карты «Хорографической» и «Чертежной» книг дополняют друг друга. Сведения по озерам и рекам уточнены в «Чертеже земель Тарского города», но «Чертеж» оказался беднее, поэтому л. 93 «Хорографической книги» содержит уникальную первичную информацию.

В «Хорографической книге» на л. 128 изображена р. Обь. На ее левом берегу по рч. Омуртке и от оз. Казалы обозначена дорога «Из Томска чрез Барабу на Тару». На этой же карте имеется надпись: «От Томска рекою Томь на низ и рекою Обью вверх до рубежа телеуцкой земли до реки Барды (Берди) ходу три или четыре дня».

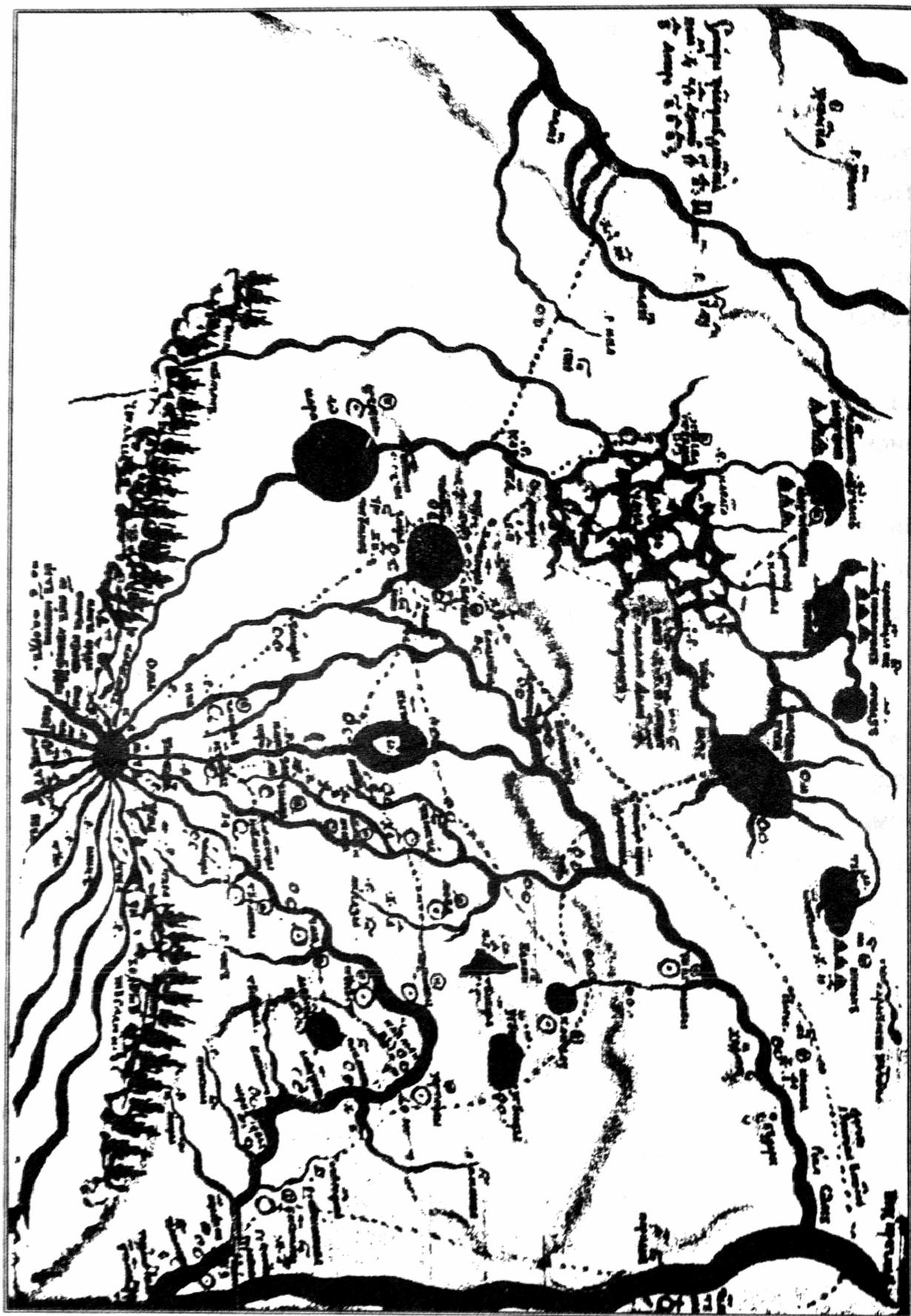


Рис. 8. С.У. Ремезов «Хорографическая книга» (1697 г.). Вклейка к листу 93: «Барабинская степь с урочищи». Фрагмент дороги через Барабу от р. Иртыш до р. Обь.

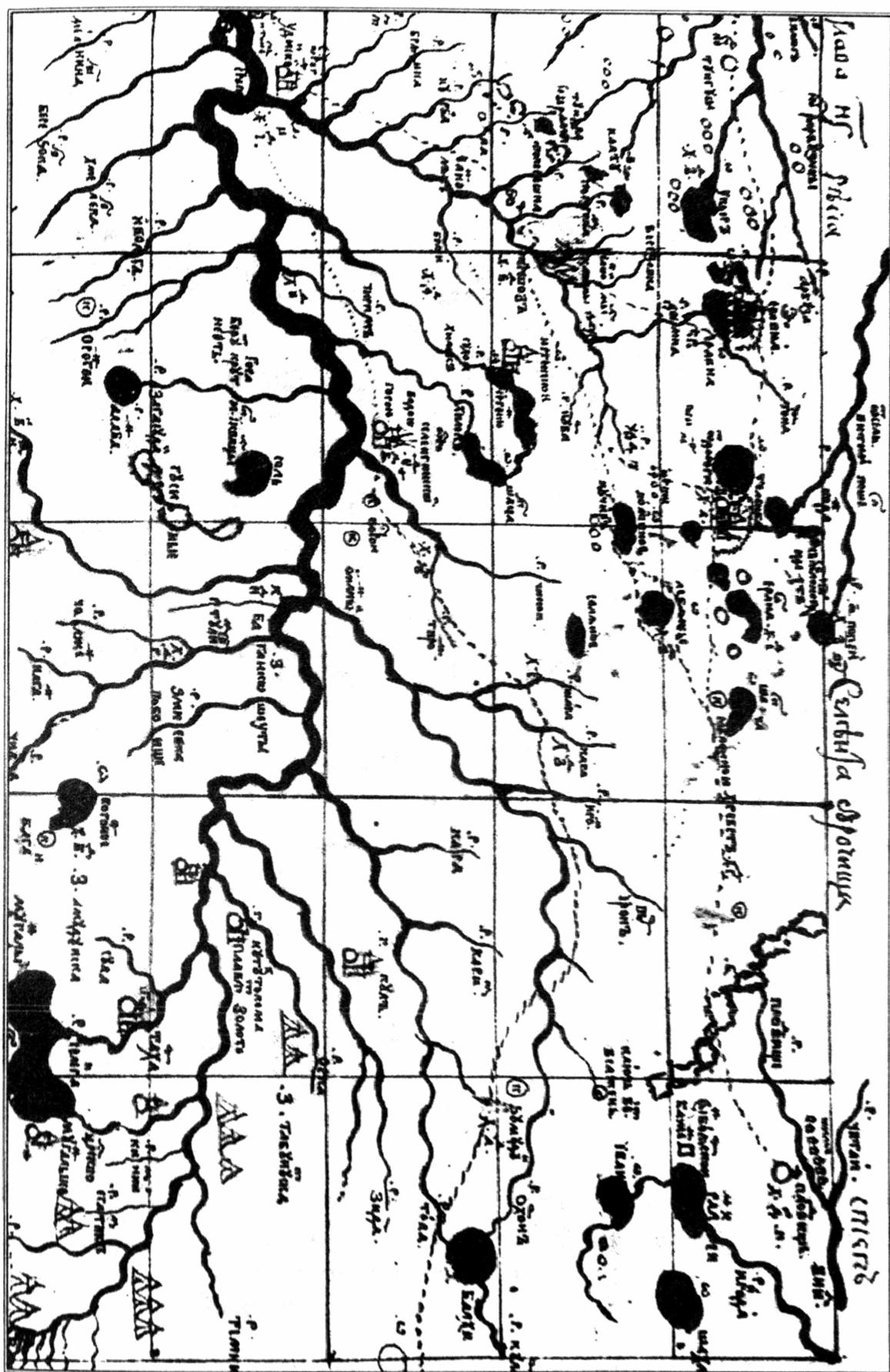


Рис. 9. С.У. Ремезов «Хорографическая книга» (1697 г.). Фрагмент листа 140. Забайкальские дороги.

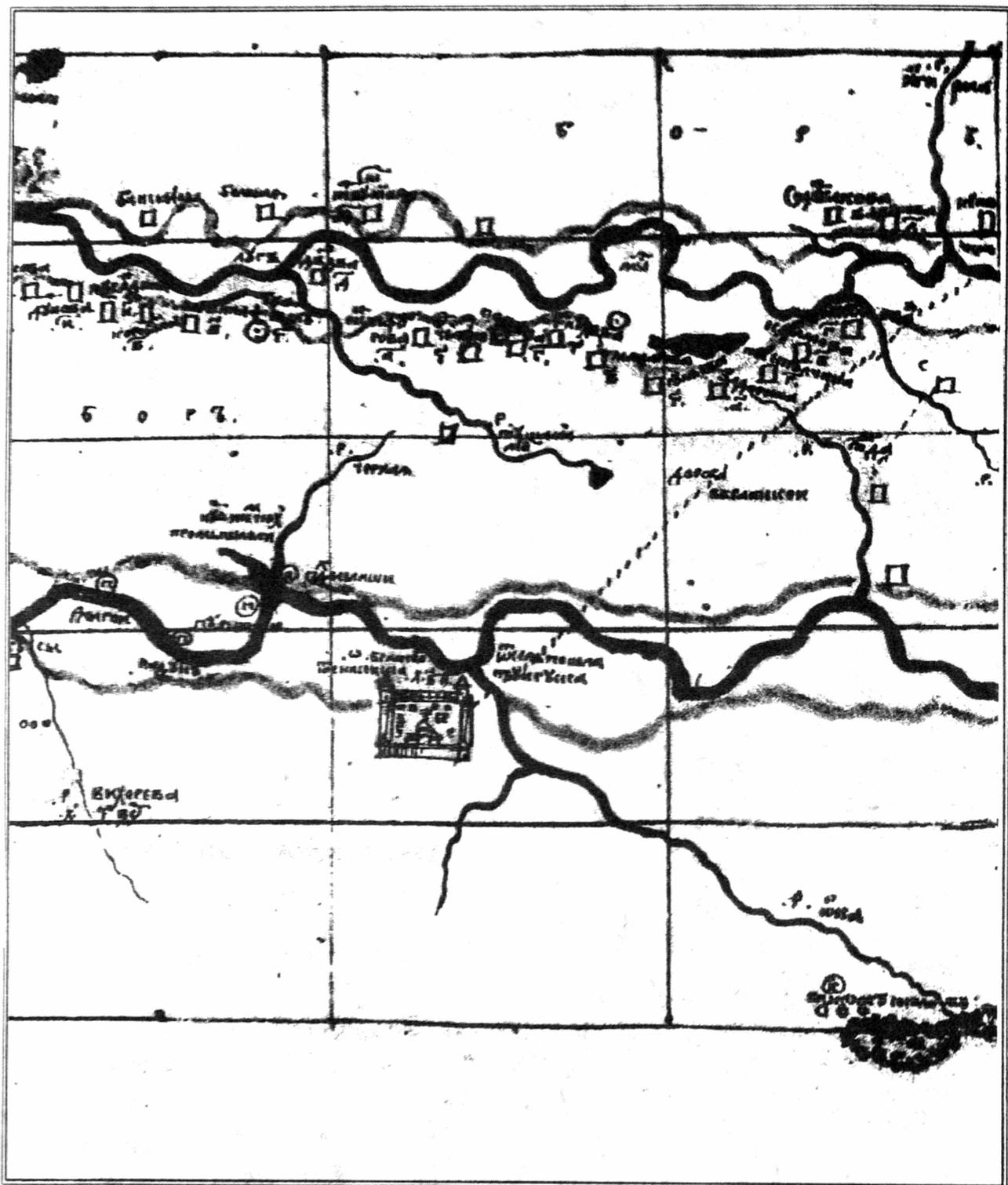


Рис. 10. С.У. Ремезов «Хорографическая книга» (1697 г.). Фрагмент листа 143. Дорога от Енисейского острога к Братскому острогу. // Багров Л.С. Ремезов С.У. The Atlas of Siberia's – Gravenhage, 1958.

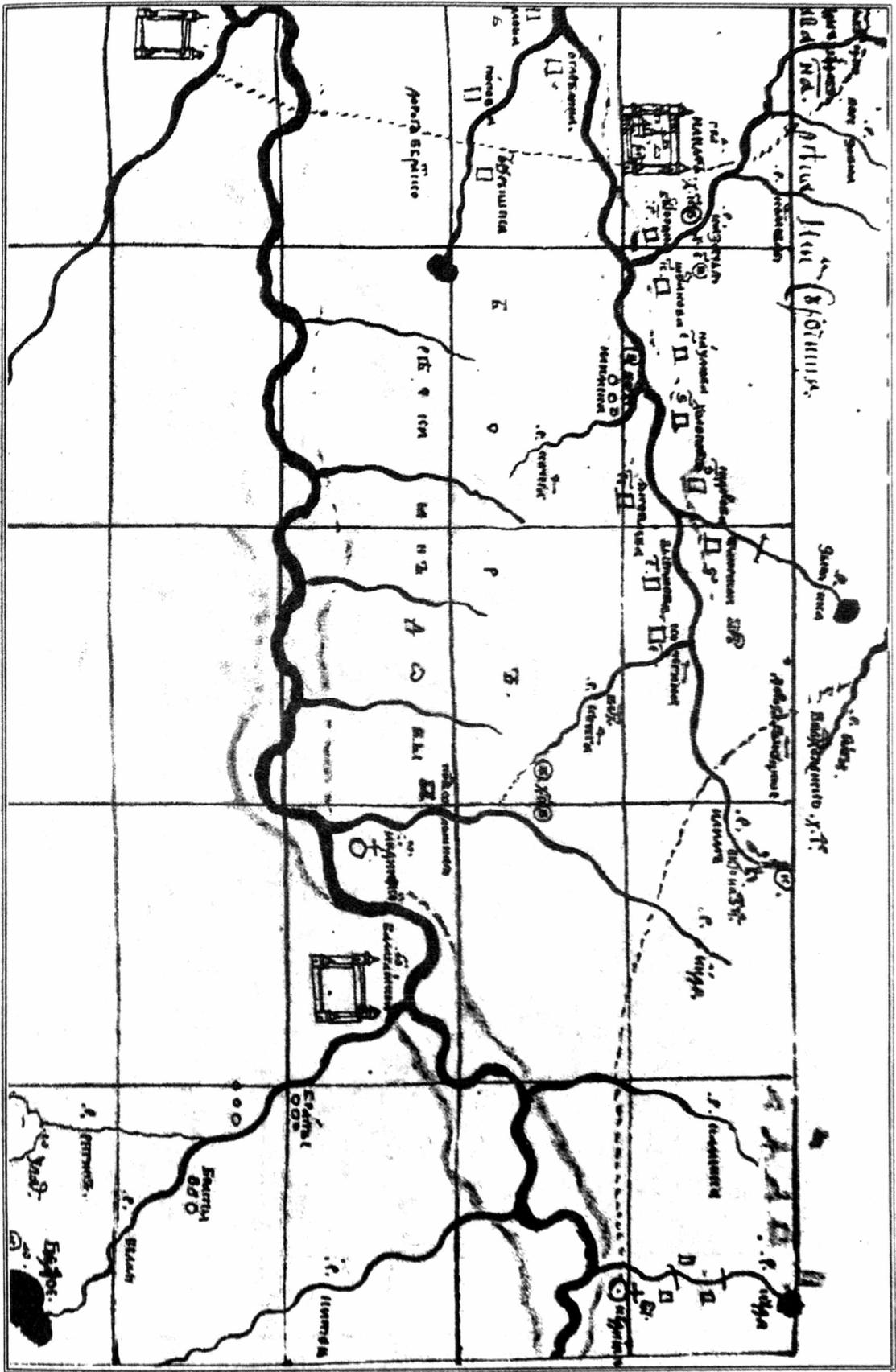


Рис 11. С.У. Ремезов «Хорографическая книга» (1697 г.). Фрагмент листа 144. Участок дороги от Иркутска до Верхоленска и участок от Братского до Илимского острога. // Багров Л.С. Ремезов С.У. The Atlas of Siberia's. – Gravenhage, 1958.

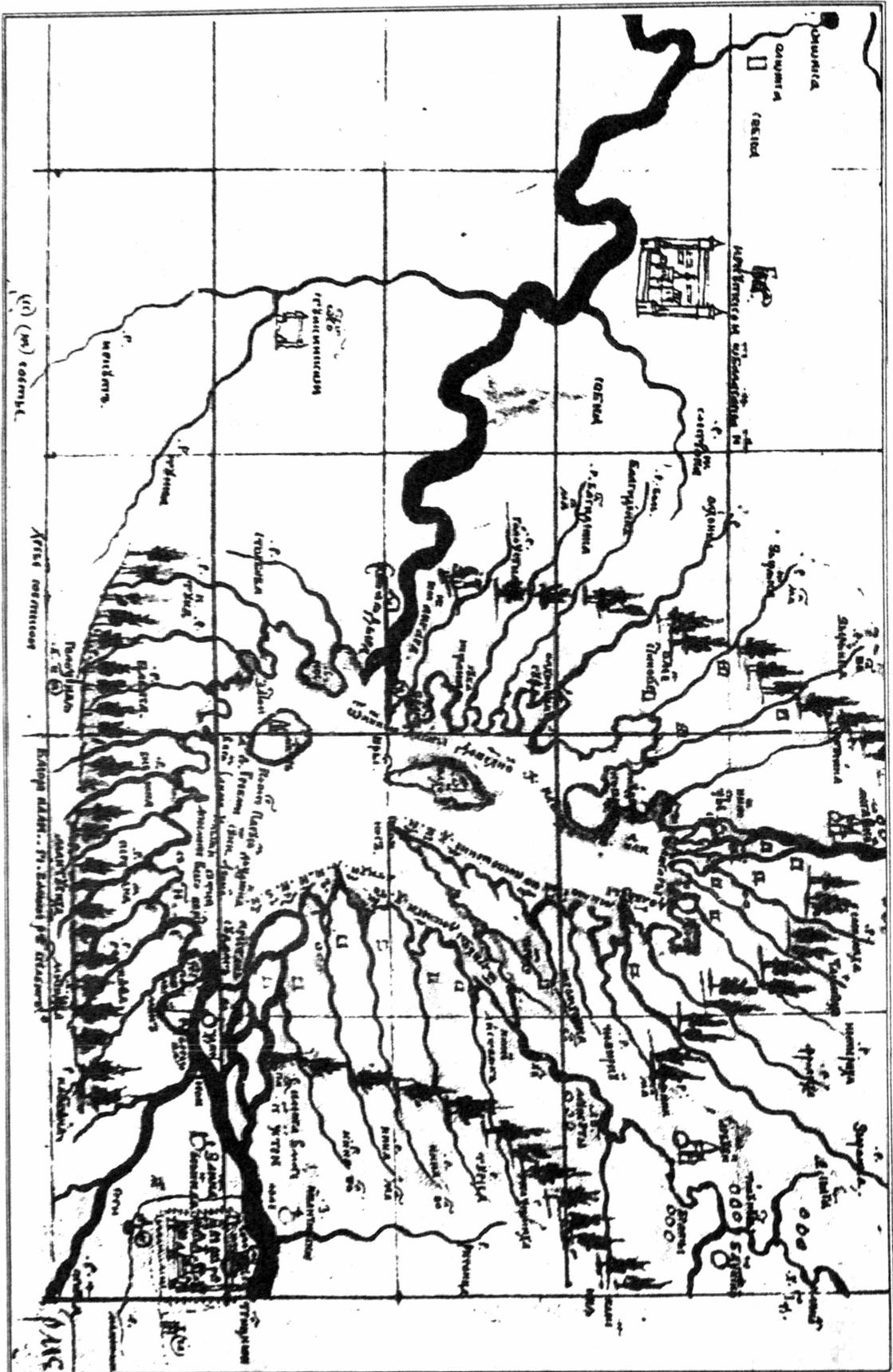


Рис. 12. С.У. Ремезов «Хорографическая книга» (1697 г.). Фрагмент листа 145. Северный обход оз. Байкал от Иркутска в Забайкалье // Багров Л.С. Ремезов С.У. The Atlas of Siberia's. Gravenhage, 1958.

Карты с изображением путей сообщения составляются после С.У. Ремезова. Например, имеется составленная 1 ноября 1720 г. «Карта течения рек Тобола, Исета, Нейвы, Ниццы - Туры и Пышмы», на которой изображены дороги вдоль рек в районе Туринска и Тюмени⁶. Со времени «книг» Ремезова и до 1756 г. направление тракта в Западной Сибири от Тары до Томска на картах представлено условно. Так, на «Карте Тобольской провинции (нижняя часть)», «снятой и нарисованной чрез геодезиста Чичагова...» из «Атласа Всероссийской империи» 1732 г. И.К. Кирилова «дорога через Барабу в Томск» нанесена достаточно условно, так как она не пересекает р. Омь, а идет севернее её. У С.У. Ремезова этот участок карты составлен более подробно. П. Чичагов не нанес на карту Каинский, Каргатский и Убинский пасты или форпосты, устроенные в 1722 г. (Рис. 13)⁷.

Тот же Петр Чичагов в 1728–1729 гг. по инструментальным съемкам выполнил первые ландкарты Мангазейского, Красноярского и Енисейского уездов Средней Сибири. Его материалы были использованы другими картографами при создании общесибирских карт⁸.

Картографирование сибирских уездов было проведено первыми геодезистами в 30-50-е гг. XVIII ст.. Так, в 1740 г. во время работы Великой Северной или Камчатской экспедиции были подготовлены: карта р. Иртыша, составленная Г.Ф. Миллером в 1735 г. на четырех листах; карта степи между реками Иртышем и Обью, составленная тем же автором, на одном листе; карта р. Томи, составленная одним из спутников Г.Ф. Миллера в 1735 г., на 1 листе; карта оз. Байкала, сочиненная геодезистом Моисеем Ушаковым, на 1 листе; карта рек Иркута, Китоя и Белой и Красноярской столбовой дороги, сочиненная тем же М. Ушаковым в 1740 г., на 1 листе; карта частей уездов Енисейского и Иркутского, уезда Илимского и реки

⁶ ОР БАН: Собрание рукописных карт. – № 327.

⁷ Кирилов, И.К. Цветущее состояние Всероссийского государства / И.К. Кирилов. – М.: Наука, 1977. – С. 258–257. – Карта.

⁸ Быконя, Г.Ф. Заселения русскими Приенисейского края в XVIII в. / Г.Ф. Быконя. – Новосибирск: Наука, 1982. – С. 29–30.

Ангары, сочинена геодезистом П. Скобельциным в 1740 г., на 1 листе; карта «Страны между Ангарой и Леной», сочинена Вас. Шетиловым в 1740 г., на 1 листе и др.⁹

Идеи об устройстве новых путей сообщения из Москвы в Сибирь и по Сибири до Даурии были высказаны в 1727 г. В.Н. Татищевым. В записке, поданной на имя Екатерины I, В.Н. Татищев ходатайствовал об утверждении проекта нового более короткого пути в Сибирь, отмечая, что огромные богатства Сибири «остаются тщетно главным образом потому, что надлежащие пути в весьма худом состоянии, а наипаче дороги над меру положены кривы, что провоз один цену привозных морем таких же вещей превосходит. О исправлении же оного и приведении в надлежащее состояние трудится ль кто, о том мне неизвестно»¹⁰. Далее В.Н. Татищев предлагал конкретный и довольно детальный план устройства новых путей из России в Сибирь и внутри ее. «Возможно два пути от Москвы сделать, которые едва не половиною ль ближе будут Верхотурского тракта. Первой от Москвы через Владимир, Юрьевец, Вятку, Кунгур, Екатеринбург, как возможно выкинув видимые обходные кривизны, то до Тобольска дву тысяч верст не будет. Другая дорога в Дауры (Южное Забайкалье) для пользы купечества и ездящих в оные места от Москвы через Казань, Уфимский уезд, через Царев Курган, Тару, Томск и не захватывая Енисейска в Дауры, которые ежели прямо сделают, можно весьма надеяться, что три тысячи верст, еже не более умалются»¹¹. Фактически В.Н. Татищеву принадлежит мысль об устройстве сухопутного тракта от Москвы до Сибири и Забайкалья, тем более что его руководство картографическим делом в России делало это предложение весьма обоснованным. На записку В. Н. Татищева ответ был достаточно традиционным: «Прочие дороги кроме Верхотурья, которые проложены вновь в Сибири неуказными местами, хотя может

⁹ Бакланова Н.А., Андреев А.И. Обзор рукописей Г.Ф. Миллера / Н.А. Бакланова, А.И. Андреев // Миллер Г.Ф. История Сибири. – М. –Л, 1937. – С. 559.

¹⁰ Цит. по: Иофа, Л.Е. Современники Ломоносова И.К. Кирилов и В.Н. Татищев / Л.Е. Иофа. – М., 1949. – С. 60-61.

¹¹ Иофа Л.Е. Указ. соч. – С. 61.

быть оные дороги в проезде и способны, но однако ж по указу Великого государя по прежней грамоте, присланной из Сибирского приказу прошлого 1704 г. – запретить и теми дорогами с товары и без товаров никому не ездить и не пропускать»¹². Но идея была озвучена человеком, управлявшим до и после ее появления уральскими заводами и до 1750 г. картографированием страны.

Таким образом, Татищев пробивал первую брешь в запретительных мерах правительства, и оно вынуждено было разрешить пропускать по новой дороге казанских, уфимских и кунгурских купцов на Ирбитскую ярмарку. Впоследствии упорный В.Н. Татищев снова хлопотал о разрешении свободного проезда по новому более короткому пути в Сибирь¹³.

Московско-Сибирский тракт окончательно был заселен и устроен во второй половине XVIII – первой трети XIX ст. на разных его участках. В 1763 г. в связи с упразднением таможни в Верхотурье его древнейший участок сместился на маршрут Екатеринбург – Тюмень, что послужило одной из причин отображения на картах старого и нового маршрутов. Во второй половине XVIII в. идет работа по нанесению на карты вновь проложенных или прокладываемых направлений маршрутов тракта. В 1756 г. прапорщиком Уксусниковым был составлен «План Барабинской степи»¹⁴. (М.М. Громыко называет Уксусникова военачальником пограничной линии (Новоیشимской)¹⁵. Авторство этой карты определено по омской описи фонда военно-походной канцелярии главного командования Сибирского корпуса, по которой выбывшее ныне дело № 46 1756 г. озаглавлено: «Рапорт прапорщика Уксусникова о составлении ланкарты, с указанием отдельных пунктов по Барабинской степи»¹⁶.

Хранится этот план в фонде Военно-ученого архива РГВИА. (К со-

¹² Иофа Л.Е. Указ. соч. – С. 60.

¹³ Там же.

¹⁴ РГВИА. Ф. ВУА. Д. 25286. Л. 1. Карта «План Барабинской степи».

¹⁵ Громыко, М.М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение / М.М. Громыко. – Новосибирск: Наука, 1965. – С. 23.

¹⁶ ГАОО. Ф. 1. Оп. 1. С. 61.

жалению, мы не можем его проиллюстрировать). План рукописный, на одном листе, многокрасочный, в масштабе – 20 верст в английском дюйме, размером 31 x 72 см, в рамке. В правом верхнем углу дано описание условных обозначений на плане. В центре – заглавие в картуше, под ним роза ветров. По описанию, имеющемуся на самом плане, тракт изображен «от города Тары, где реки: Иртыш, Омь, Каргат и Чулым и до Чаусского острога и до р. Оби по дистанции Тарского и Томского уездов». На нем отмечены форпосты, деревни, зимовья и почтовые станции с различением Барабинских ясашных волостей. Имеющиеся построенные места обозначены номерами красного цвета, а вновь проектированные места отмечены желтой краской при литерях «А», «В», «С», «Д». К каждой букве приложены укрупненные планы под теми же литерами, как и на самой карте. Сам тракт показан красным пунктиром. Желтым цветом отмечены проектированные ямы. «А» – назначенное первое место к поселению ямщиков Тарского уезда при Карташовом погосте. «В» – второй при урочище Тонтуре. «С» – третий при Каинском форпосте. «Д» – четвертый при Каргатском форпосте. Составитель – прапорщик Вологодского драгунского полка Укусников – поясняет, что «вышеперечисленные места состоят под закрытием (прикрытием – О.К.) линий Иртышской, Колыванской и Кузнецкой». Перед нами первая карта-план, на которой изображены места переселения ямщиков сибирских ямов, планировавшихся к переводу сюда сенатским указом 1756 г., а также первое подробное картографическое изображение дороги от Тары до Чаусска на Оби. Всего автор-составитель показал 37 населенных и спроектированных к заселению мест с пояснением, как тогда писали, «прикосновенной ситуации». Так, от города Тары по левому берегу р. Иртыша располагались под № 1 д. Заливино, № 2 – д. Коренева, № 3 – д. Бородина, № 4 – д. Секменева, № 5 – д. Туева, № 6 – д. Корбышина (в ней почтовый станец), № 7 – д. Мешкова, № 8 – д. Решетникова, № 9 – слобода Татмыцка – перевоз на правую сторону Иртыша; № 10 – д. Артынска – перевоз через р. Артын, приток Иртыша, мимо Большерецкого фор-

поста, который остался на правом берегу р. Иртыша. Эти населенные пункты существовали ранее, и особых описаний их автор не делает. Далее прапорщик Уксусников уточняет пункт под литерой «А» № 11 – Карташов погост, в котором назначено быть яму. № 12 – зимовье Буторино, в нем – почтовый станец. Расположен у болота и озера на пути к р. Оми. № 13 – зимовье Резино у озера и болота, с правого берега р. Оми. № 14 – почтовый станец Новоселов на левом берегу р. Усть-Тарки, там же перевоз. № 15 – зимовье Назарово, в нем почтовый станец. № 16 – зимовье Хохлово – в нем почтовый станец. Под литерой «В» идет спроектированное под № 17 урочище Тонтура, где назначено быть яму, рядом озера рыбные. Под № 18 – форпост Усть-Таркской на р. Оми и р. Тарке в устье ее. Рядом были расположены юрты Кулебака, юрты Чаги по берегам реки Тарки, оз. Чевеница, оз. Пресно. № 19 – почтовый станец Турумский на р. Каме. № 20 – зимовье Ичинско на речке Ича, рядом деревня Тохлакова на правом берегу Оми. Тракт шел мимо озер в № 21 – зимовье Антоново, в нем – почтовый станец. Рядом болото, в нем вода «с запахом». Деревни Каргаты, Чунгровка, Осинцева – на правом берегу р. Оми. На левом берегу р. Оми – деревни Волчкова, Марково. На правом берегу юрты Барабинские, на рч. Убаклы – мельница. Юрты барабинцев располагались и на тракте, на тракте же была д. Нова у рч. Убаклы, на левом ее берегу. № 22 – зимовье Булатово, в нем почтовый станец. Озеро – на север Казак, «в нем вода солоновата». Из этого озера рч. Убаклы течет в Омь. Между №№ 22 и 23 оз. Кабанское, оз. Сары-Бары, д. Свислейкова, д. Белова. Слева в Омь впадает рч. Мра, справа по дороге д. Колмакова. По литерой «С» слобода Каинская обозначена желтым цветом, видимо, для яма выделена площадь на правом берегу р. Оми (скорее всего будущая деревня Мошнино – *О.К.*). Под № 23 – форпост Каинский, где почтовый станец и означено быть яму. Рч. Каинка, перевоз через Омь на левый берег, мимо юрт без имени, деревень в стороне от дороги: на левом берегу р. Оми Гутовой, Помельцевой, Иевлевой, Долгановой, Козиной, Викуловой. Через рч. Каинку и Барабинку под № 24 распо-

ложено зимовье Осиновые Колки, в нем почтовый станец на рч. Барабинке, затем через рч. Кызланку (р. Омь осталась в стороне) к № 25 – зимовью Колмакову у озера, в нем почтовый станец. Затем под № 26 – зимовье Убинское, в нем почтовый станец, оз. Бор, далее южной стороной оз. Анедар к № 27 – зимовью Карганскому с почтовым станцем, юго-западнее оз. Карган, а на юго-восточной части озера – юрты Карганские. Под литерой «Д» обозначен № 28 – форпост Каргатской, где назначено быть яму на р. Каргат. Форпост был справа по берегу, а ям должен быть слева. «Р. Каргат течением впадала в озеро Чаны». Перевоз севернее оз. Канчур на протоке, так называемый, Канчурской мост, мимо юрт Карганских у оз. Канчур. По дороге расположена д. Дуброво-Каргатская. № 29 – зимовье Тырышкино, в нем почтовый станец на южном берегу оз. Черное. Перевоз через р. Чулым, которая «впадала в оз. Чаны». На левом берегу, южнее перевоза, юрты Чулымские. № 30 – зимовье Иткульское, в нем почтовый станец на юго-западной стороне оз. Иткуль. Южной стороной оз. Иткуль маршрут идет к южной стороне оз. Гонбы. № 31 – зимовье Секты, в нем почтовый станец. № 32 – зимовье Овчинниково на северном берегу оз. Пивоварово. № 33 – зимовье Крутые Лога, в нем почтовый станец на северном берегу оз. Ильчи. № 34 – перевоз через реку Оеш, в д. Подволошную, в ней почтовый станец. По левому берегу р. Оеш расположены деревни Подволошна, Тырышкина, Панафидина, Черемшанка. № 35 – д. Мала Малетина. № 36 – д. Болша Малетина. В месте впадения р. Оеша в Чеус д. Аевска. По р. Чеусу на левом берегу в месте впадения в него рч. Крохалевки изображена д. Крохалевка. На левом берегу ниже д. Грязнуха, на правом берегу ниже – д. Черепановка и чуть ниже – мельница. На левом берегу р. Чауса под № 37 – острог Чаусской, где находился обывательский ям. Завершается план-карта р. Обью. На плане обозначены займища, болота, озера, дубравы, реки, кроме деревень, заимок, почтовых станций, показаны деревни, юрты, озера вне тракта. Например, оз. Чаны. В левой нижней части карты дан масштаб, затем изображены оз. Чаны с островами, оз. Убы. По низу карты – над-

пись: «Степь Барабинская», указаны слева направо границы волостей: Тунуйской, Лебежской, Барабинской, Чемской, Теренинской, Чаусской. Таким образом, нам удалось обнаружить карту-план периода устройства и заселения Московско-Сибирского тракта по территории Барабинской степи, на которой в это время преобладают зимовья как почтовые станции.

Прошло немногим более четверти века после проезда по Барабе В. Беринга в 1729 – 1730 гг. и указа Сената об устройстве почтовой связи в Сибири (1731), а на тракте были уже устроены зимовья с почтовыми станциями, проектировалось устройство ямов в четырех местах за счет поселения в них тарских ямщиков. Наряду с традиционной организацией ямской гоньбы через устройство и проектирование ямов на Барабе мы обращаем внимание на содержание яма в Чаусском остроге местными обывателями. Впоследствии местное сибирское правительство сочетало на Барабе ямскую и обывательскую почтовую гоньбу. Итак, мы имеем карту как исторический источник. Из 37 поселений на тракте – 16 располагались в зимовьях, 12 – в деревнях, 1 – в слободе, 1 – в погосте, 2 – в почтовых станциях, 3 – в форпостах, 1 – в урочище, 1 – в остроге. Большинство деревень и слобод размещались в районах более раннего освоения у г. Тары и Чаусского острога. В районе влияния форпостов были, в основном, зимовья. Автор-составитель плана-карты обратил внимание на возможность устройства устойчивой почтовой связи по Барабе из-за наличия укрепленных линий, защищавших цепочку почтовых станций на тракте от набегов кочевников с юга.

Этот план-карта являлся как бы ответом по реализации рапорта бригадира А.В. Безра императрице Елизавете Петровне от 17 декабря 1745 г. В записке А.В. Безр пишет о необходимости строительства крепостей для защиты от зенгорцев и каракольцев: «... Да по Барабе, где ныне проезжая дорога, из крестьян же или {из других званий народу} (из ямщиков и прочих народов), между барабинцами и по дистанциям в тридцати или двадцати верстах по способности мест, дистанция от дистанции, 25 деревень, в

каждой по дватцати дворов, счисляя во дворе мужеска полу по 4 души... И когда по Барабинской степи к ымеющим ныне крепостям переведены будут по дистанции переведенцы, то уже от барабинцов и в проезде чрез Барабу всякого чина людем (как в зимние студеные, так и в летние времена) в Колыванские заводы, на китайскую границу и на Нерчинские казенные заводы опасности и в недовольствии харчем (и квартирах) нужды никакой / (как ныне есть) / всегда не будет»¹⁷.

Прошло 10 лет. И в 1766 г. появляется другая рукописная карта главного пути Сибири, охватывающего более широкий регион: от Ачитской крепости на Урале до с. Тулуна – границы Иркутской губернии (Рис. 14–15). На ней изображен упраздненный участок старой Верхотурской дороги и вновь учрежденный участок от Екатеринбурга до Тюмени, далее до Тобольска, Тары и Тулуна¹⁸. Эта карта отражала реальное положение населенных мест на тракте и в то же время была проектом, отображавшим желание сибирских властей провести дорогу от Тобольска на Каинск, минуя г. Тару. Но это удалось реализовать лишь к 1825 г.¹⁹ Что это означает? На фрагменте 1 вполне справедливо изображен упраздненный участок Сибирского тракта от Соли Камской через Верхотурье на Тюмень и отмечен новый участок от крепости Ачитской на Урале через Екатеринбург на Тюмень. А участок почтового тракта, миновавшего г. Тару, провели только к 1825 г. Так как тексты карты говорят о почтовых трактах, то, может быть, она готовилась в интересах почтового ведомства. Нам удалось уточнить название карты для описи архива, так как в описи она названа картой от крепости Ачинской, что резко уменьшает её информационное значение.

¹⁷ *Серебряный венец России (очерки истории Змеиногорска)*. – Барнаул, 1999. – Прил. 1. – Док. 40. – С. 358.

¹⁸ *Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII – XIX вв.* / О.Н. Катионов – Новосибирск, 2004. – С. 94–95.

¹⁹ Там же. – С. 92–97.

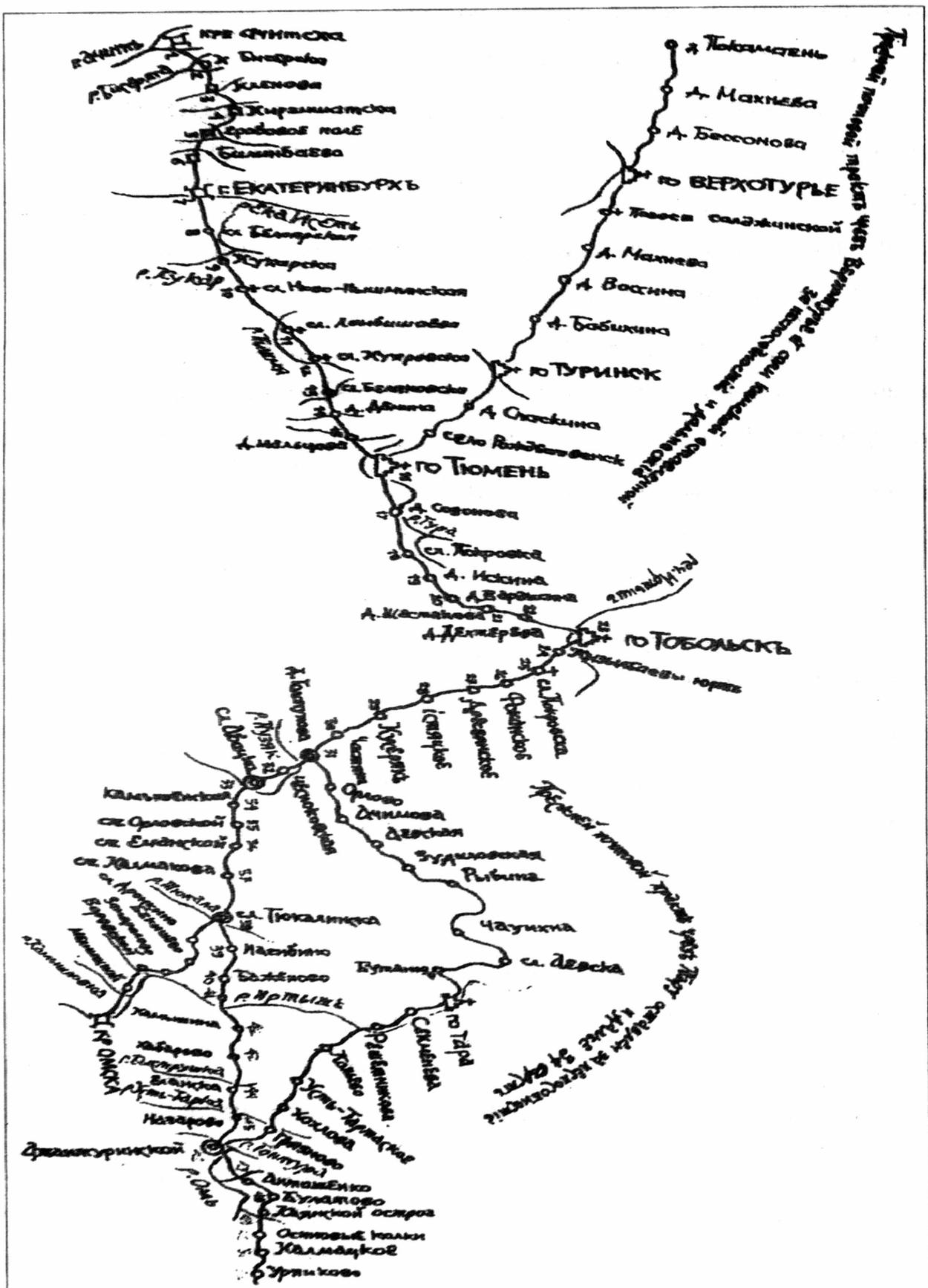


Рис. 14. Учреждённый по Сибирской губернии почтовый тракт от первой станции Ачитской крепости до первой станции Иркутской губернии с. Тулуна (1766 г.). Фрагмент 1. РГВИА. Ф. 422. Д. 1344.

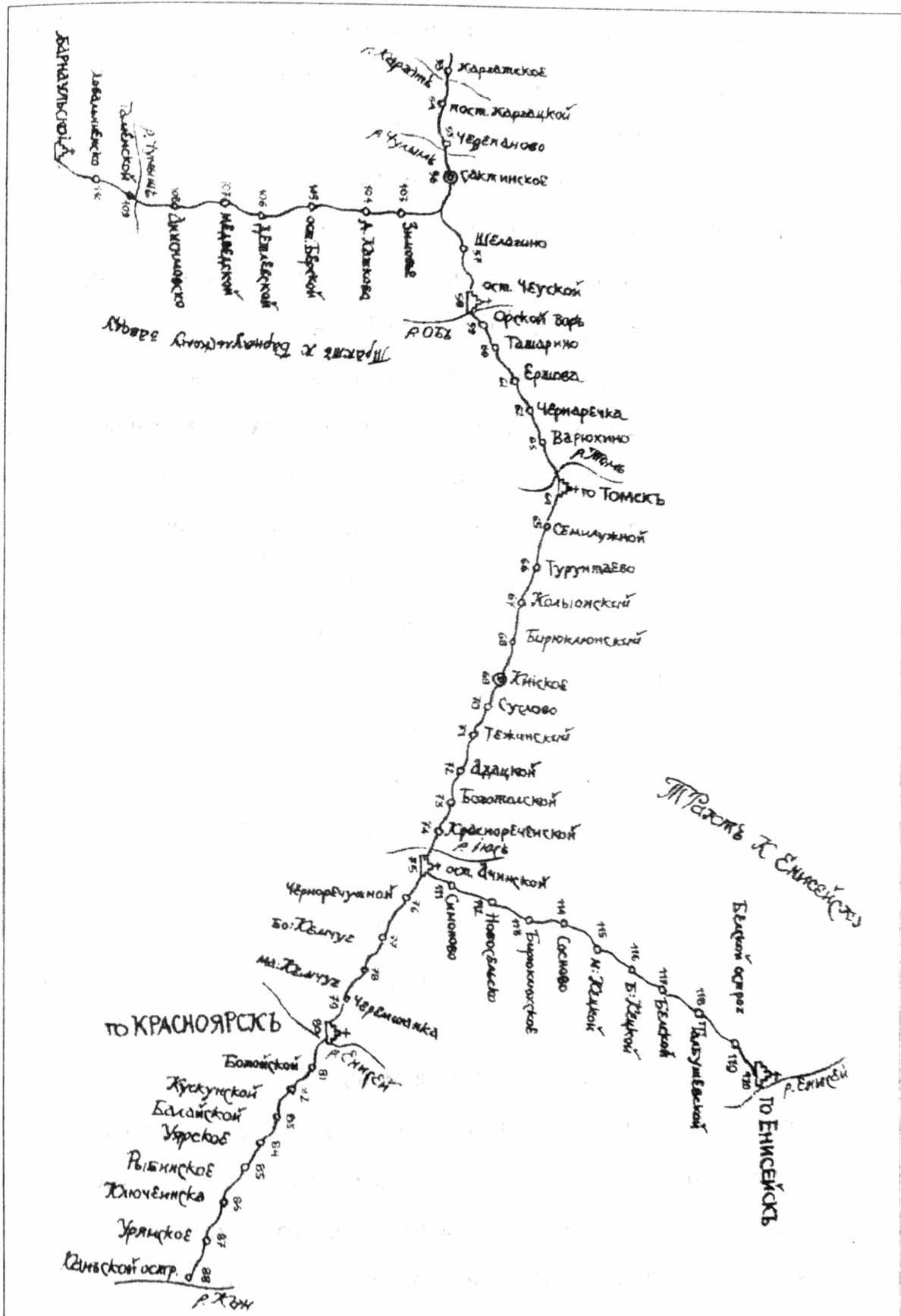


Рис. 15. Учреждённый по Сибирской губернии почтовый тракт от первой станции Ачитской крепости до первой станции Иркутской губернии с Тулуна (1766 г.). Фрагмент 2: Продолжение. РГВИА. Ф. 422. Д. 1344.

Конкретизирует часть информации о трактовых населенных пунктах по Барабе четвертая часть сохранившейся ландкарты 1766 г. Размер рукописной части: 45 x 54 см. В легенде записано: «Ландкарта. Сочинена 1766 года февраля 1 дня. Вновь назначенному тракту от Барнаульского завода до Каинского фарпоста. Так же и ныне имеющемуся тракту же чрез Чаусской острог, а какими местами вновь назначенной тому приложено особое описание». На четвертинке карты от Каинска на восток обозначены: д. Гутова, д. Сартакова, д. Помельцева, зимовье Осиновые Колки, юрты Ивзлановы, зимовье Калмакова, юрты Гулзановы, далее зимовье Уряково, зимовье Каргацкое на северном окончании оз. Каргацкого, далее карта оборвана²⁰. Жаль. Из представленной информации мы узнаем, что в 1766 г. трактовую повинность: содержание почтовой гоньбы, - продолжают выполнять и барабинцы, которых власти планировали еще в 1845 г. освободить от подводной гоньбы.

На «Карте состоящих в ведении Чаусской земской конторы крестьянских жилищ при которых оные места и урочищах и в каком от заводов пути и на расстоянии отстоят», сочиненной шихтмейстером Иваном Черницыным в марте 1771 г. М: в англ. дюйме – 4,5 версты, размером 110 x 200 см., имеется таблица расстояний до заводов и приисков от каждой деревни. Прделана огромная работа для определения маршрутов приписанных к Колывано-Воскресенским заводам крестьян. Но этот материал интересен и для нас, потому что расстояния между трактовыми населенными пунктами вымерены, определен их поселенческий статус, а расстояния от зимовьев до заводов вымерены не были, хотя на тракте от Каинска до Чаусска довольно много зимовий – 8. Возможно, это говорит об отсутствии там постоянного населения, скорее всего, там дежурили конские подставы, а крестьяне этих зимовий не были приписаны к заводам в связи с подводной повинностью на тракте²¹.

²⁰ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 926.

²¹ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 559.

Чуть ранее, в 1754 г., до того как начала создаваться карта Барабинской степи 1756 г. с маршрутом Большой Сибирской дороги, работала Нерчинская экспедиция. Возглавлял ее Ф.И. Соймонов – известный гидрограф и картограф, будущий сибирский губернатор, сменивший на этом посту В.А. Мятлева, строившего укрепленные линии на юге Сибири и внесшего значительный вклад в картографирование южных рубежей. Руководя группой геодезистов по инструкции, данной ему В.А. Мятлевым, Ф.И. Соймонов должен был решить одну из многих задач: «верно описать водные и сухопутные пути от Иркутска до Нерчинска и далее бассейны рек Селенги, Алаха, Ингоды, Онона, Нерчи, Шилки, Газимура, Аргуни (в т.ч. пригодные для земледелия и луговые места). В итоге в рапорте сенату В.А. Мятлев сообщал о достигнутых Нерчинской экспедицией результатах: 1) Проведен осмотр сухопутного и водного пути от Иркутска до Нерчинска ... 3) Разработан план осмотра и описание Амура; 4) Изготовлены «описанным местам планы и карты»²². Схематическая карта с указанием сухопутной дороги и речной сети между Нерчинском и Сретенским острогом подвела итоги выявления «хлебопашенных мест»²³.

Ф.И. Соймонов, организовав в 1754 г. описание земель в Нерчинском уезде тремя геодезистами, поручил также М.С. Гвоздеву описание пашенных земель и сенокосов «от Иркутска по Московской дороге в учрежденных станциях, тако ж в Уриковской, Кудинской и Оецкой слободах».²⁴ Данный факт свидетельствует о картографировании в середине 50-х гг. XVIII ст. большой Московской дороги в Восточной Сибири. Но М.С. Гвоздев «за болезнью глаз» выполнял «работу с крайним изнеможением», и Ф.И. Соймонов ходатайствовал об отставке ветерана, участника Великой северной экспедиции в связи со старостью и болезнями.

Л.А. Гольденберг опубликовал карту района (оз. Байкал – Читинский

²² Гольденберг Л.А. Каторжанин – сибирский губернатор. Жизнь и труды Ф.И. Соймонова / Л.А. Гольденберг. – Магадан, 1979. – С. 114–115.

²³ Там же. – С. 117.

²⁴ Там же. – С. 119.

острог), которую сочинял по результатам съемочных работ геодезист Я. Федоров под руководством того же Ф.И. Соймонова²⁵.

В результате проведенных Нерчинской экспедицией геодезических работ в 1754 – 1757 гг. под руководством Ф.И. Соймонова и его сына Михаила был подготовлен так называемый Нерчинский атлас, который составляли четыре геодезиста в течение 3,5 лет (атлас до сих пор не обнаружен в архивах).

В первой половине XVIII в. карты Сибири и путей сообщения по разной информации имелись. Так, в парижских собраниях русских карт этого времени, которые были вывезены туда французским астрономом и математиком И.Н. Делилем, находившемся на русской службе в с 1726 по 1746 гг., находится значительное количество отсутствующих в русских хранилищах карт неадминистративных районов: западных, юго-западных и южных территорий Азиатской России. Сохранились карты Тобольской провинции. В 1978 г. Г.Н. Утину удалось получить черно-белые негативные микрофильмы и репродукции карт уездов Сибирской губернии, Енисейской провинции – Енисейского, Красноярского, Кузнецкого, Мангазейского, Нарымского и Томского. Им обращалось внимание на пути сообщения, в том числе на карту дороги Москва – Тобольск – Пекин²⁶. По сведениям С.Е. Феля, петровские геодезисты до 1744 г. составили 8 карт Тобольской, 7 карт Енисейской и 11 карт Иркутской провинций. Как выше было сказано, часть из них была тайно вывезена с 1731 по 1743 гг. И. Делилем, а часть сохранилась в России. В том числе в отделе рукописей библиотеки Академии Наук. С.Е. Фель отмечает, что на ландкартах этого периода имелись изображения рек и дорог.

В частности, ландкарта Иркутского, Илимского и Селенгинского уездов 1735 г. геодезистов Петра Скобельцына, Ивана Свистунова, Дмит-

²⁵ Гольденберг Л.А. Указ. соч. – С. 125.

²⁶ Утин Г.Н. Новое о собраниях русских карт первой половины XVIII века в Париже / Г.Н. Утин // Изв. АН СССР, сер. геогр. – 1981. – № 2. – С. 126–131.

рия Баскова и Василия Шетилова (Рис. 17) является одной из иллюстраций образцовых работ этой сибирской «четверки». Она ценна как первая карта, осветившая инструментальной съемкой важный приграничный район и давшая верное очертание оз. Байкала. При взгляде на генеральную карту Иркутской провинции 1749 г. геодезистов Василия Шишкова и князя Ивана Шихонского поражает детальное изображение речной сети. С.Е. Фель считал, что на ней ни одна речка, ни один приток, ни один населенный пункт не остались не отмеченными и не подписанными на карте. А это, конечно, было результатом труднейшей полевой работы, почти героической, в суровых условиях далекого края. Но о дорогах на карте С.Е. Фель не сообщает²⁷. Возвращаясь к одной из ландкарт 1735 г. (рис. 17–19) П. Скобельцына, И. Свистунова, Д. Баскакова и В. Шетилова, скопированной с подлинника учителем Никитой Каркадиновым, отметим: на карте в масштабе 60 верст в дюйме, на писчей бумаге, наклеенной на картон, размером 48x70, дорогу, показанную от острога Удинского, (пересекающую реки Ию, Оку), до Балаганского острога. На этом участке дороги населенных мест еще нет. В районе Балаганска путь сообщения переходит на правый берег Ангары и идет им до Иркутска. Дорога имелась от Иркутска до Байкала. За Байкалом она отмечена от Итанцинского острога до р. Буры. Слобода Кяхта еще не обозначена²⁸.

На другой подобной карте этих же авторов без датировки (видимо, она составлена чуть позже, так как отмечена р. Кяхта) дороги от Посольского Монастыря на оз. Байкал до р. Кяхты обозначены более четко, чем на вышеописанной карте, острога Удинского уже нет – он переименован в город Удинск (В-Удинск). Часть дороги от Удинска (Н-Удинск) до Балаганска по-прежнему без населенных мест (Рис. 20 – 23)²⁹.

²⁷ Фель С.Е. Петровские геодезисты и их участие в создании русской картографии XVIII века / С.Е. Фель

// Вопросы географии. История географических знаний. – М., 1950. С. 18–22.

²⁸ ОР БАН: Собрание рукописных карт. – № 570: Ландкарта пограничных уездов Иркутской провинции и части Красноярского уезда (уезды: Селенгинский, Иркутский, Илимский).

²⁹ ОР БАН. № 569.

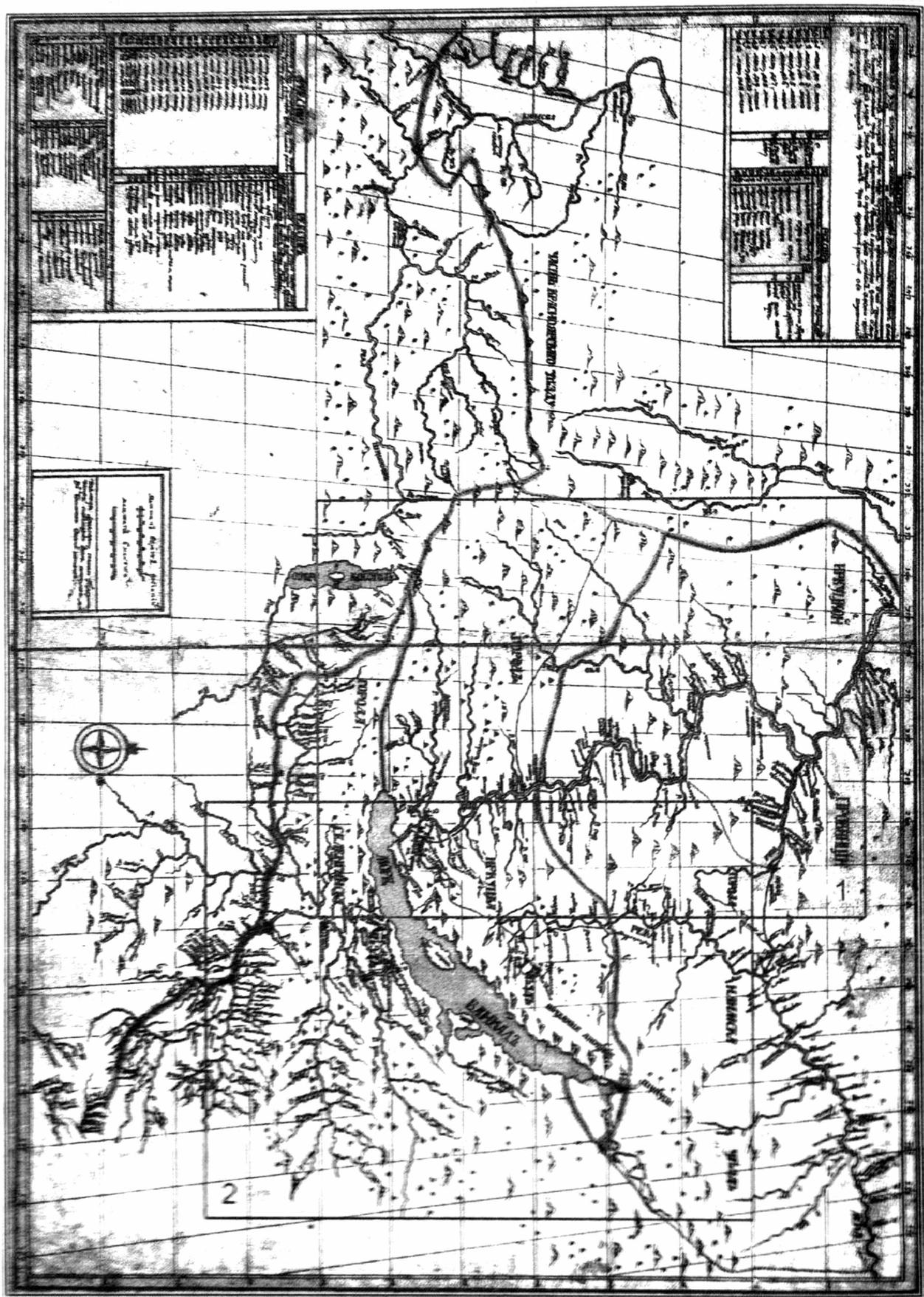


Рис. 17. Ландкарта Иркутской провинции (1735 г.). ОР БАН: Собрание рукописных карт. № 568.

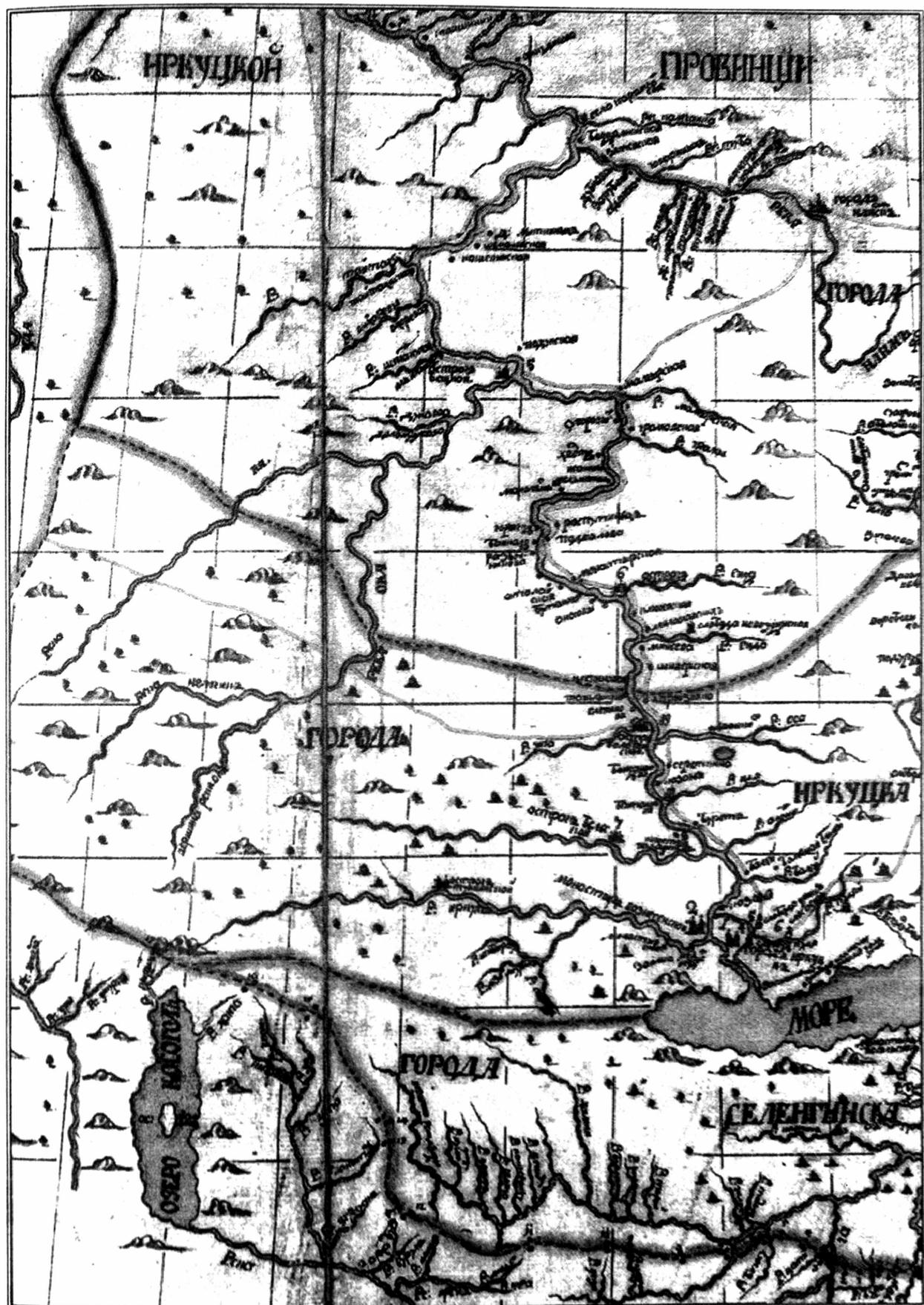


Рис. 18. Ландкарта Иркутской провинции (1735 г.). Фрагмент 1. Участок Сибирского тракта от границы Иркутской провинции до оз. Байкал.



Рис. 19. Ландкарта Иркутской провинции (1735 г.). Фрагмент 2. Участок Сибирского тракта от границы Иркутской провинции до оз. Байкал и ответвление в сторону Илимска.

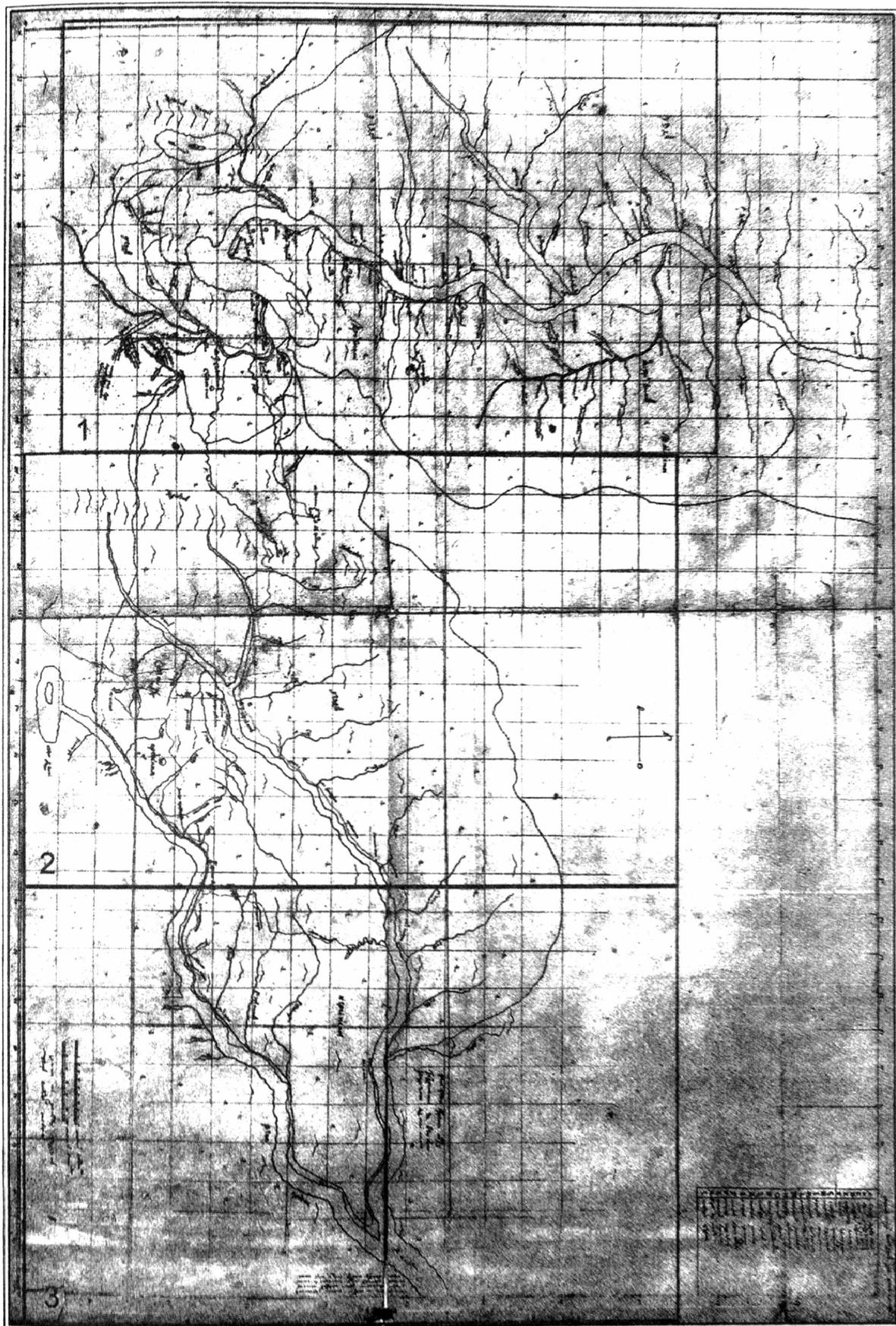


Рис. 20. Ландкарта уездов Илимского, Селенгинского и Нерчинского с течением части р. Ангары, Шилки и оз. Байкал. Сочиняли «сею» ландкарту геодезисты Пётр Скобельцин с товарищи. 30-е гг. XVIII в. (ОР БАН: Собрание рукописных карт № 335)

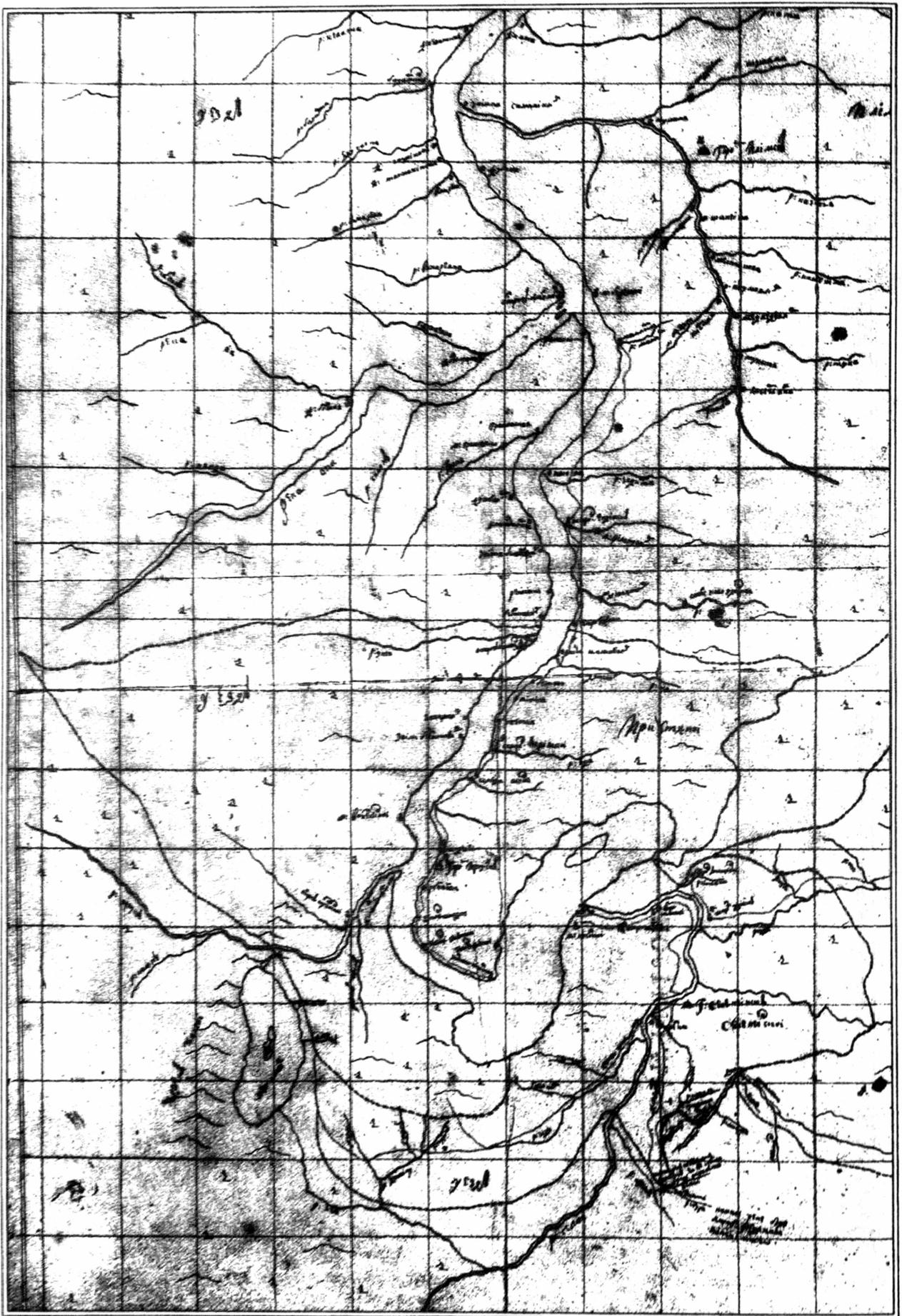


Рис. 21. Ландкарта уездов Илимского, Селенгинского и Нерчинского.
Фрагмент 1.

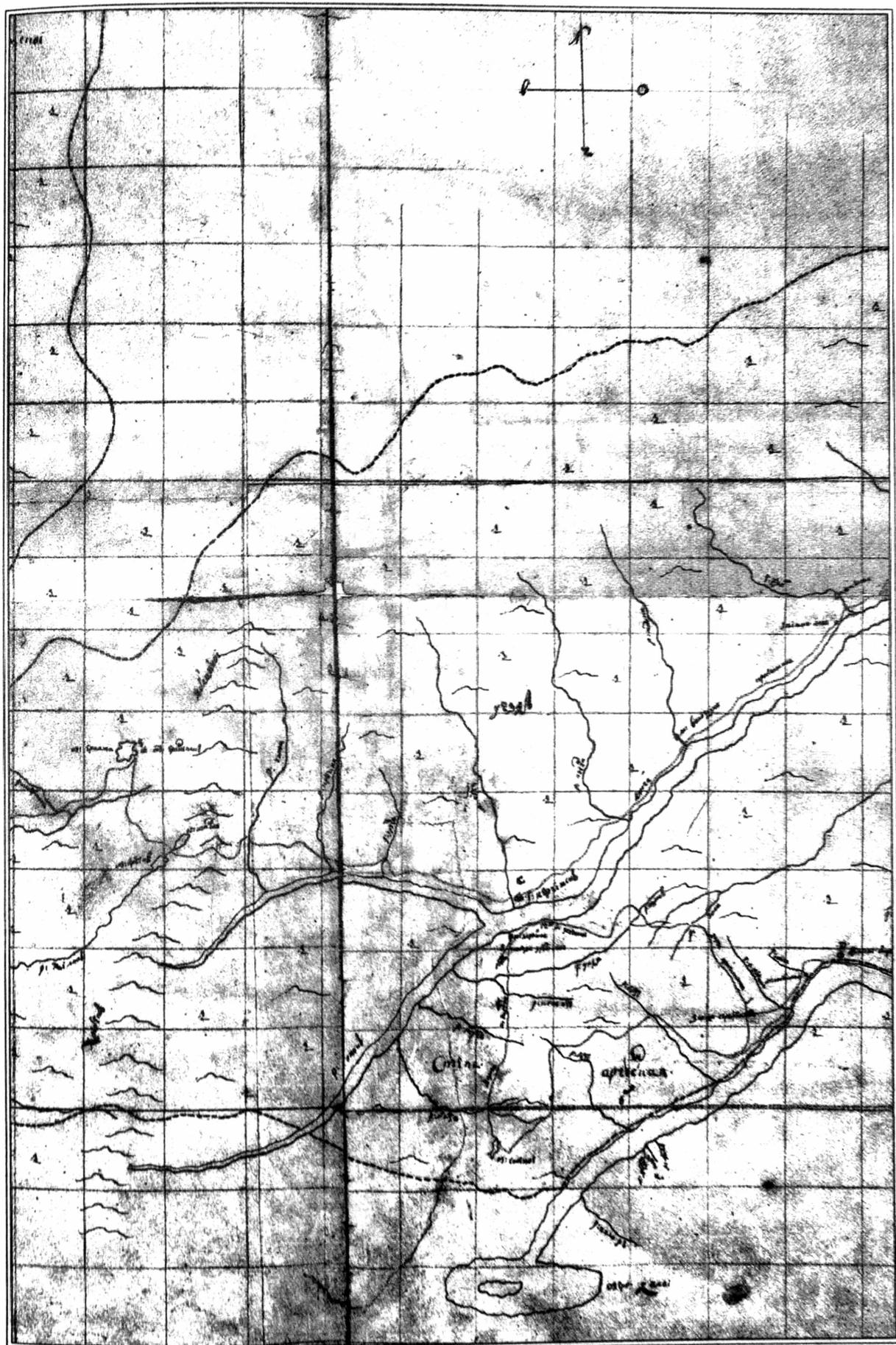


Рис. 22. Ландкарта уездов Илимского, Селенгинского и Нерчинского.
Фрагмент 2.

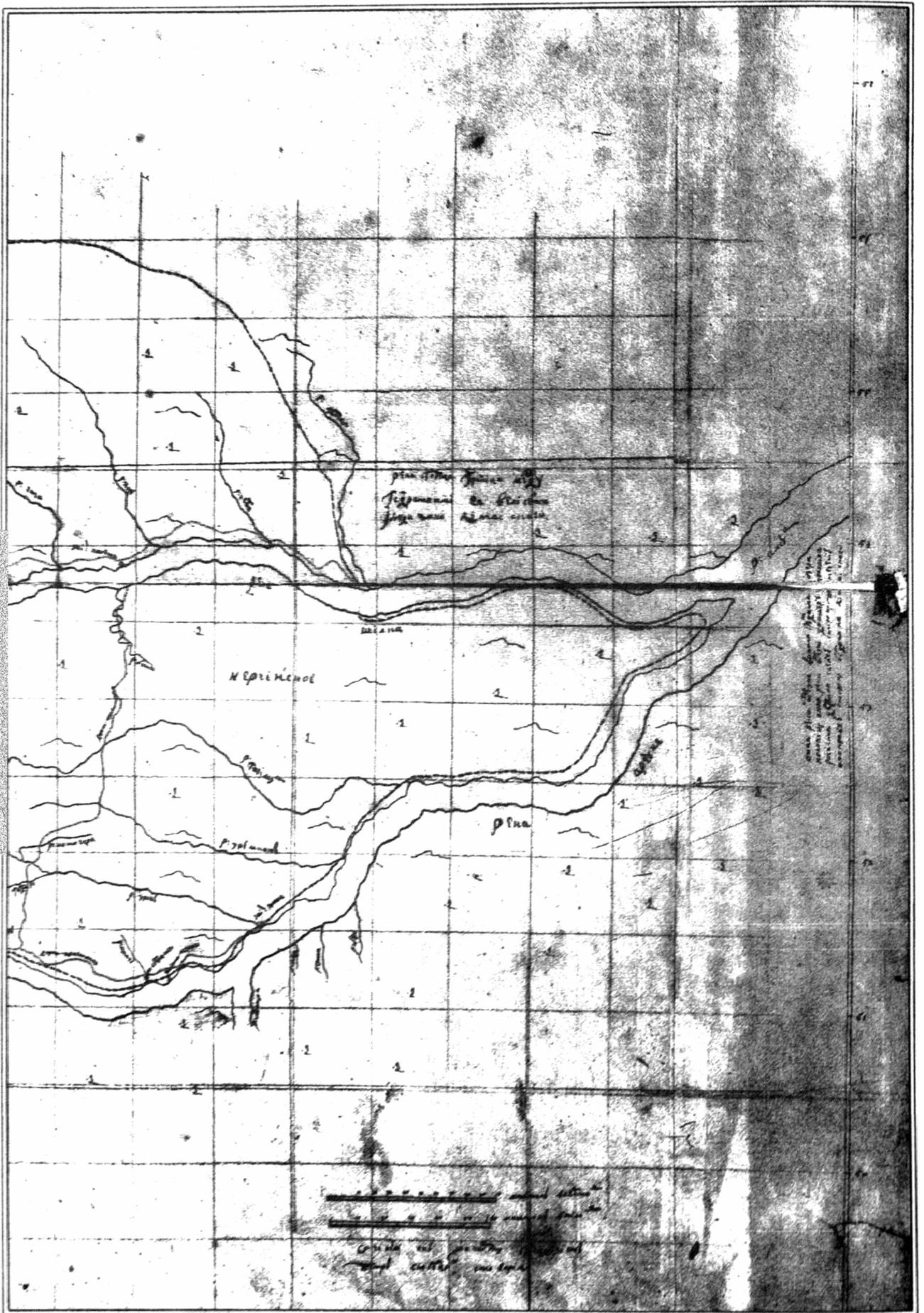


Рис. 23. Ландкарта уездов Илимского, Селенгинского и Нерчинского. Фрагмент 3.

Являясь сибирским губернатором, Ф.И. Соймонов уделил серьезное внимание большой Сибирской дороге и ее картографированию. По дороге из Иркутска в Тобольск, следуя из Енисейска, он заезжал и осматривал устье р. Кемчуга и по Чулыму вверх проехал 70 верст до Ачинского острога. Имея ввиду «перемену водяного хода с р. Кети на р. Чулым», он приказал енисейскому воеводе Рыкачову от Кемчугского устья до Енисейска «дорогу поправить и мосты починить»³⁰.

Во время губернаторства Ф.И. Соймонова в 1757 – 1766 гг. принимались энергичные меры по улучшению сухопутных и водных путей сообщения, разведывались новые удобные коммуникации. При нем в 1762 г. был проведен новый Омский тракт через Абацкую слободу. Фактически тогда определили маршрут движения по дороге «торгующих людей», минуя г. Тару и г. Тобольск, от Каинска на Тюкалу, Ялutorовск, Ишим, Тюмень. Он усилил устройство дороги через Барабу на Томск, хотя маршрут и устройство почтовых станов были проведены еще при В. Мятлеве, о чем свидетельствует ранее упомянутая карта В. Укусникова. Можно сказать, что время Мятлева, Соймонова, Чичерина – это время колоссальных устроительных работ в Сибири, в том числе заселения, устройства и картографирования Московско-Сибирского тракта.

Нанесение Московско-Сибирского тракта на карты-планы являлось продолжением древнейшей русской картографической традиции, по которой еще в XVI в. на первых картах Московии изображалась детальная гидрография, леса, населенные пункты, важнейшие государственные дороги (в том числе и пути посольств) и границы великих и удельных русских княжеств, вошедших в государства Ивана III и Василия III и тогда уже утративших свою самостоятельность (1462 – 1533)³¹.

При административно-территориальном делении Сибири создавались карты губерний и наместничеств. В 1776 г. И. Трескот сочинил «Ге-

³⁰ Гольденберг Л.А. Указ. соч. – С. 126–127.

³¹ Рыбаков Б.А. Древнейшая русская карта начала XVI в. и ее влияние на европейскую картографию XVI – XVIII вв. / Б.А. Рыбаков // Труды второго всесоюзного географического съезда. – М., 1949. – Т. III. – С. 282.

неральную карту Сибирской губернии содержащую в себе Тобольскую и Енисейскую провинции» и «Генеральную карту Иркутской губернии содержащую в себе Иркутскую, Якутскую и Удинскую провинции» (Рис. 32)³². На этих картах, кроме речной системы, губернской и провинциальных административных единиц, в плане представления о путях сообщения ничего не было.

В 1784 г. составлена «Генеральная карта Тобольского наместничества, состоящая из двух областей, Тобольской и Томской, и шестнадцати уездов по новоустановленному порядку облажащих и с показанием всех знатных мест. Сочинена в Тобольске по описанию 1784 г.». Подпись: «Губернский землемер Василий Пономарев». М. – 50 верст в дюйме. Дорога изображена от Тугулыма на Тюмень и до границы Енисейской провинции. Вообще на этой карте показаны почтовые дороги губернские и почтовые дороги уездные. Все пути от Тюмени к Тобольску, Таре, Омску и Томску четко прорисованы. От Омска дорога по р. Оми на восток не обозначена³³.

Карты, подобные этой, создавались по всей Российской империи в связи с приведением всех трактов империи в систему и «споспешествованию самому учреждению почт», всем генерал-губернаторам предписано было доставить в Сенат планы существующих дорог и расписание станций по именному указу от 13 января 1782 г.³⁴

В 1789 г. была создана «Генеральная карта Тобольского наместничества». На бумаге (ватмане), многокрасочная; М: в 1 дюйме – 100 верст. В легенде записано: «Генеральная карта Тобольского наместничества состоящая из двух областей: Тобольской и Томской и шестнадцати уездов разделенных по новому расположению городов с назначением волостных судов по новоустановленному порядку облажащих и с показанием всех знатнейших мест». Сочинена она была в Тобольске по описанию 1784 г. По этой карте главная дорога выходила от Каинска к Томску через насе-

³² РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 57. Лл. 13, 14.

³³ ОР БАН. Собрание рукописных карт. № 596.

³⁴ Бржозовский О. Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части / О. Бржозовский. – Казань, 1855. – С. 29.

ленные пункты: Убинское, Иткульское, Тырышкино, Чаусской, Ояшина, Варюхина, Томск. Также были обозначены дороги от Тюмени на Ялуторовск, Ишим, Тюкалинск, Омск и дорога Тюмень – Тобольск, Викулово – Тара. От Тары – выход в район Вознесенки, от Вознесенки на Голопупово {впоследствии Спасское (сейчас Венгерovo)}, Покровское, Гребенщиково, Каинск³⁵.

В Центре хранения архивного фонда Алтайского края находится озаглавленная по описи «Часть карты Иркутской губернии». К сожалению, без датировки. Размером: 120 x 190 см., на ватмане, рукописная. На карте прорисована речная сеть и нанесена единственная дорога от Канска через Нижне-Удинск до станца Зиминского, а также отрезок дороги около Байкала. Карта интересна и ценна тем, что некоторые населенные пункты на дороге называются станцами, т.е. это еще не деревни и села. На карте в районе Канского обозначен граничный столб. Канск остался за гранью западнее. Далее по дороге на восток обозначены станцы: Иланской, Пойминской, Тинской, Ключинской, Черемховской, д. Еловка, с. Бирюсинское, станцы Бирюсинской, Бояроновской, Разгонной, Алзамайской, Алгашевской, (часть карты утеряна – вырвана в районе одного станца), Ук, Нижне-Удинск, станец Гангуйской, д. Худа Елань, станцы Шебартинской, Курзанской, с. Тулун, станцы Шерагул, Куйтунской, Липчинской, Кимильтейской, Зиминской. Здесь завершается обозначение дороги. Далее до Иркутска на карте нет никаких станцев. Имеются только остроги: Балаганской, Удинской, Олонской, Бельской, креп. Тункинская и Иркутск. Далее от д. Култушной на Байкале обозначен путь через гору Хамар-Дабан. В районе Хамар-Дабана на дороге обозначен безымянный станец, а затем станец Шебетский. По р. Ангаре отображены зимовья Лиственнишная и в сторону Иркутска Никольская³⁶. Карта просто недооформлена, поэтому нет населенных мест до Иркутска.

Казалось бы, более полную информацию об устраиваемых населен-

³⁵ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 310: Генеральная карта Тобольского наместничества 1789 г.

³⁶ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 390.

ных пунктах можно получить из «Генеральной карты дороги от города Иркутска до г. Красноярска» 1774 г. Рукописная, на 1 листе, размером 38 x 80 см. (без утерянной части карты), без градусной сетки, выполнена на бумаге, масштаб: в англ. дюйме – 10 верст. В легенде карты написано: «Генеральное описание по тракту дороге учинено в 1774-м году по повелению его высокопревосходительства господина генерал-порутчика и кавалера Иркутской губернии губернатора Адама Ивановича Брель. Начато от города Иркутска описание сержанта Василия Бритова; а от Удинска до города Красноярска сержанта Пестерева; с показанием места от места расстояния; тожь по тракту и в окольных ситуациях селений: как то сел, деревень, станциев; и прочих знаменитых мест». Но так как, к сожалению, часть карты к Красноярску утеряна (оторвана), то можно проследить населенные пункты с запада на восток, начиная только со слов около тракта: «бывшее зимовье, а ныне за неспособностью оставлено», и от трактовой заимки Абалаковой красной тушью обозначены населенные места: станки Алзамай, Замзор, Ук, острог Удинск «жилье удинских обывателей», станок Хингуй, д. Худа Елань «посельщичья», станок Шебартинской, д. Курзан, граница по р. Ие, в которую впадает р. Тулун, с. Тулунско, станок Шерагуль, станец Куйтунской, д. Кимильтей, станок Зиминской, д. Тыреть, станки Замзор, Кутулик, Черемховой, заимка (без названия) пашенных крестьян на середине расстояния от Черемховой до станка Таитурка, чуть в стороне севернее д. Мальта, далее «Фабрика», станок Биликтуй, зимовье Низолско (или Китайско), далее подряд: зимовье Сухово, д. Елова, мельница Сизова, зимовье Кобыльниково, зимовье Зуево, д. Красный Яр, д. Жилкина, монастырь Вознесенской, трактир. Дорога идет и по левому берегу Ангары, и по правому, где обозначены д. Усть-Куда и д. Урик. Видимо, в районе Усть-Куды был перевоз. Далее – через Урик до Иркутска. Скорее всего, в город было два въезда: и по левому, и по правому берегам³⁷. Можно утверждать, что мы впервые обращаем внимание на доселе не описанные в картографическом плане пути сообщения исследуемой ме-

³⁷ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 940.

стности.

На «Плане Иркутской губернии Иркутского уезда, сочиненного с разных описаний 1797 года» иркутским уездным землемером Яковом Федоровым, Московско-Сибирский тракт в изъяснении знаков изображен как «Осмая государственная дорога», идущая через: сл. Зиминску, ст. и д. Тырецку, ст. и сл. Заларинску, ст. и сл. Кутолик, ст. и д. Роскатску, ст. и сл. Черемхову, ст. Половинной, ст. и д. Мальтинску, Тельминскую суконную фабрику, ст. Биликтуй, зим. Суховское (однако, оно не обозначено в качестве станка), д. Еловку, ст. Зуевской, д. Жилкину, д. Сосновску, монастырь Вознесенской, г. Иркутск, от него к Байкалу по государственной дороге по правому берегу Ангары располагались д. Разводна, сл. Разводинска, д. Креженовска, д. Щукина, з. Сукина, з. Долганова, ст. Пашковской, фаб. Стеклянна, з. Молодова, з. Хомутовское, з. Черновское, з. Щеглово, з. Лепехина, з. Гнилокурское, заст. Никольская, ст. Лиственнишной. Дорога, идущая по правому берегу Ангары на Балаганск и Илимск, обозначена как «Столбовая тележная дорога»³⁸. Примыкает к плану Иркутского уезда «План Иркутской губернии Нижнеудинского уезда. Сочинен с разных описаний 1797 года» тем же уездным землемером Я. Федоровым. На плане по тракту, называемому «государственной дорогой», условными знаками означены: уездный город Нижнеудинск, слободы, деревни, почтовые станки, зимовья и заимки³⁹. Этим же землемером «Сочинен с разных описаний 1797 года план Иркутской губернии Верхнеудинской округи». Для нас эта карта-план ценна тем, что помимо почтовой уездной дороги и проселочных дорог на ней нанесена так называемая «апробованная дорога», т. е. новый вариант Кругобайкальской дороги⁴⁰.

Картографический разрыв тракта в районе до Красноярска после 1766 г. частично компенсируется «Картой части Тобольского наместничества и части Колыванской области», к сожалению, без датировки, начерченной геодезией прапорщиком Михаилом Мангазеевым и уездным земле-

³⁸ РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 57. л. 1/1, 1/4.

³⁹ РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 57. Л. 3.

⁴⁰ Там же. Л. 2.

мером Федором Турашкиным. Размер листа 32 x 70 см, масштаб: в 2/3 а. дюйма – 10 российских верст. На карте указана дорога с населенными пунктами от Ташеринской на правом берегу р. Оби до грани наместничества на р. Б. Кемчуг и д. Б. Кемчуг. В районе Итата дорога в сторону Красноярска двоятся. Новая дорога (северная, официальная) шла по правому берегу р. Чулыма через Косулку, с. Боготольское, Красноречинску, г. Ачинск, за ним Черноречинска и граница по Б. Кемчугу. Южный путь идет от Итата на Топорнину, на д. Назарову, по левому берегу р. Чулыма к с. Сержскому, с. Подсосенскому, где и заканчивается⁴¹.

Возможно, авторы карты обозначили южную дорогу к Красноярску, о чем писали А.Д. Григорьев и Г.Ф. Быконя. Точные сведения о старой дороге можно почерпнуть из «Геометрического специального плана граничной черты между Колыванской областью и Тобольским наместничеством с показанием ближних черт по обеим сторонам селений от Кемчугских гор до левого берега реки Енисея как значит на плане линия А: В: Инструментом пройдено в октябре месяце и межевал со стороны Колыванской области артиллерии поручик и Томского уезда землемер Иван Нейпер; со стороны Тобольского наместничества геодезии прапорщик Василий Богаул из которых первый чертил план 30 октября 1782 года». План на бумаге: 26 x 38 см, масштаб: в а/д. – 8 верст. На плане изображен участок «старое иркуцкое дорога». Она обозначена с запада до Красноярска, выходила южнее у д. Еловки на большую дорогу в районе д. Заледеевой и д. Емельяновой. Новая дорога обозначена «Большой иркуцкое дорога» с указанием с запада на восток: д. Б. Кемчуг, д. Малый Кемчуг, которые оставались в Тобольском наместничестве, а к Колыванскому отходили далее по дороге д. Заледеева, д. Емельянова, с. Спасское, д. Дрокина. От Красноярска показана Енисейская дорога⁴².

В целом подробной карты Московско-Сибирского тракта с указанием всех населенных пунктов и станций в XVIII в. создано не было. Имелись

⁴¹ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 165.

⁴² ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 328.

карты отдельных его участков, либо в рамках губерний, наместничеств, либо округов. Сибирский тракт нашел свое изображение на «Карте Сибири, составленной под смотрением его превосходительства г-дина генерал-майора Иркутского губернатора Карла Львовича фон Фрауендорфа. Сочинял штурман ранга поручика Михайла Татаринов. Копировал сержант Александр Меншиков» (Рис. 24–31)⁴³. На ней показана большая сибирская дорога от Верхотурья и Екатеринбурга до Нерчинска. Из населенных пунктов обозначены города и остроги без сел, деревень, зимовий и станов. Хотя на участке от Удинска дорога идет на станец Зиминский. Выделение этого станца, видимо, было связано с направлением тракта на Бельский острог. Так как дата составления карты не обозначена, то можно предполагать, что она была изготовлена где-то в 1765 г. XVIII ст. во время губернаторства в Иркутске фон Фрауендорфа с 1764 по 1767 гг. Фон Фрауендорф был первый иркутский губернатор, «... любитель наук. Чертежную Иркутскую перевел в свой дом и сам преподавал предметы геодезии ученикам»⁴⁴. В Сибири подготовкой кадров, умевших проводить геодезические и землемерные работы, занялись в середине 1750-х гг., образовав нерчинскую и иркутскую навигацкие школы. Геодезические школы, по сведениям П.А. Слоцова, возникли в конце 50-х гг. в Тобольске и Томске. Их появление он включал в заслугу губернатора Ф.И. Соймонова⁴⁵. Выпускником иркутской школы был известный ученый и губернский землемер А.И. Лосев, которому преподавал М. Татаринов – соавтор карты Сибири 1765 г. (он же и руководитель Школы навигации и геодезии)⁴⁶. Следовательно, к 60-м гг. XVIII в. было кому картографировать территории непосредственно в Сибири, опираясь на подготовленных в столицах и на Урале опытных военных и морских офицеров, а также горнозаводских инженеров.

⁴³ ОР БАН. – Собрание рукописных карт. - № 326.

⁴⁴ Слоцов П.А. Историческое обозрение Сибири. Стихотворения. Проповеди / П.А. Слоцов. – Новосибирск: Изд. «Вен-Мер», 1995. – С. 562.

⁴⁵ Слоцов П.А. Указ. соч. – С. 366.

⁴⁶ Кешикова А.Н. Иркутский краевед, историк и архитектор Антон Иванович Лосев / А.Н. Кешикова // Сибирский город XVIII – начала XX веков: Сб. статей / Сост. В.П. Шахеров. Вып. V. – Иркутск, 2005. – С. 169.



Рис. 24. Карта Сибири, составленная «под смотрением его превосходительства г-дина генерал-майора Иркутского губернатора Карла Львовича фон Фрауендорфа. Сочинил штурман ранга поручика Михаил Татаринов. Копировал сержант Александр Меньшиков» [1765 г.] (ОР БАН: Собрание рукописных карт. № 326)

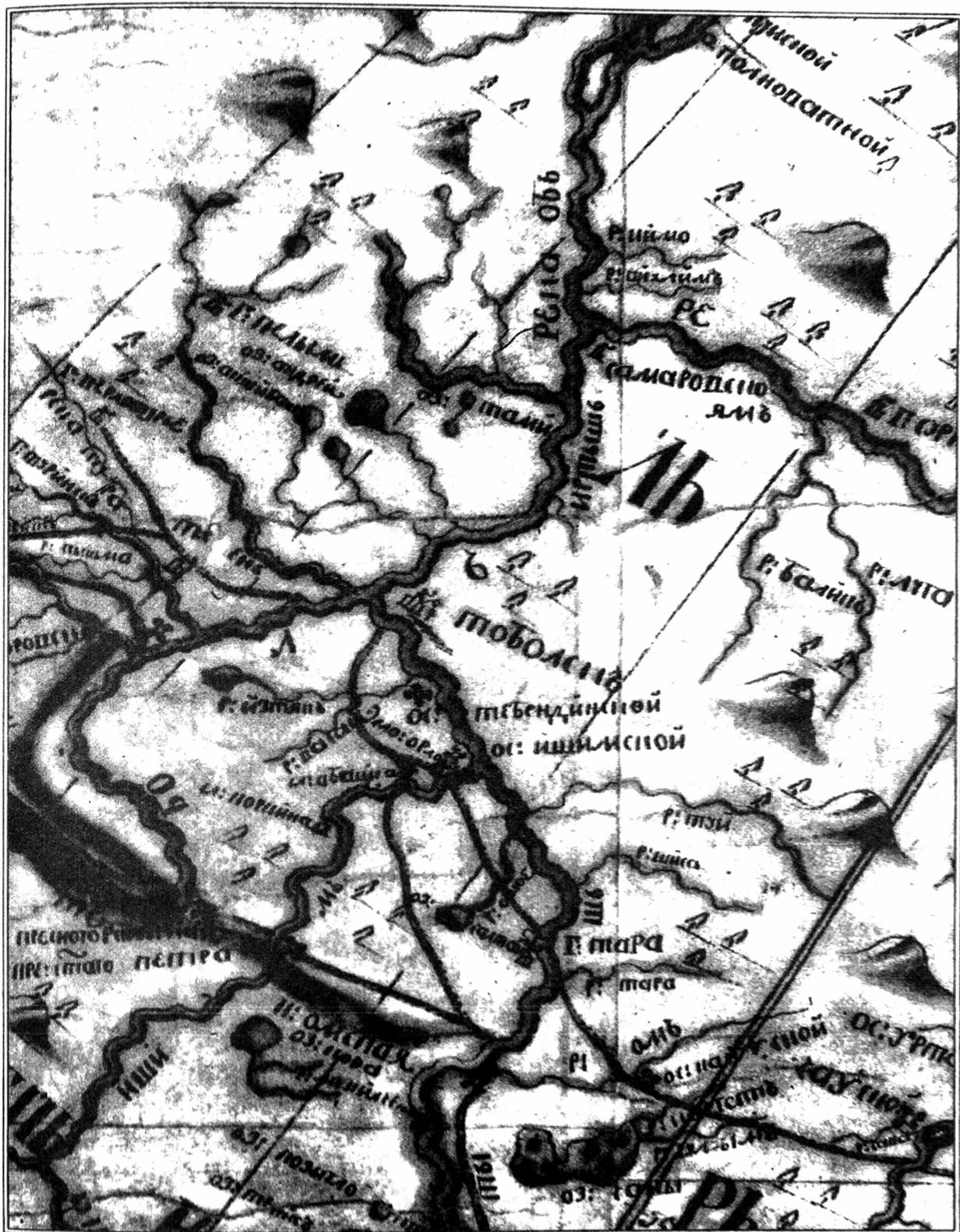


Рис. 25. Карта М. Татаринова - К.Л. Фрауендорфа [1765 г.]. Фрагмент 1: Участок Сибирского тракта от Верхотурья и Екатеринбурга к Тюмени, далее к Тобольску, Таре, острогам: Каинскому и Чаусскому.



Рис. 26. Карта М. Татаринова - К.Л. Фрауендорфа [1765 г.]. Фрагмент 2: участок Сибирского тракта от Чаусского острога к Томску, Ачинску и Красноярску.



Рис. 27. Карта М. Татаринова - К.Л. Фрауендорфа [1765 г.]. Фрагмент 3: участок Сибирского тракта от Красноярска к острогам Канскому, Удинскому, слободе Тулуну, от ст. Шарагульской дорога разветвляется – одна идёт на станец Зиминской, острог Бельский; другая – на д. Янску.



Рис. 28. Карта М. Татаринова - К.Л. Фрауендорфа [1765 г.]. Фрагмент 4: участок Сибирского тракта от станца Зиминского на ос. Бельской до р. Китой и, видимо, переправы на правый берег р. Ангары в районе сл. Уриковской, оттуда вверх до г. Иркутска. Второе направление дороги от Шарагульской на д. Янску, переправа на правый берег р. Ангары в районе д. Зашиверской, оттуда вверх по правому берегу до г. Иркутска, и вниз на г. Илимск, оттуда на Ускутской острог (Усть-Кут).



Рис. 29. Карта М. Татаринова - К.Л. Фрауендорфа [1765 г.], Фрагмент 5: участок дороги в Забайкалье от острога Итанцынского и г. Удинска к острогу Читинскому и г. Нерчинску. От острога Ускуцкого изображён фрагмент дороги к острогам Чечуйскому и Витимскому по левому берегу р. Лены.

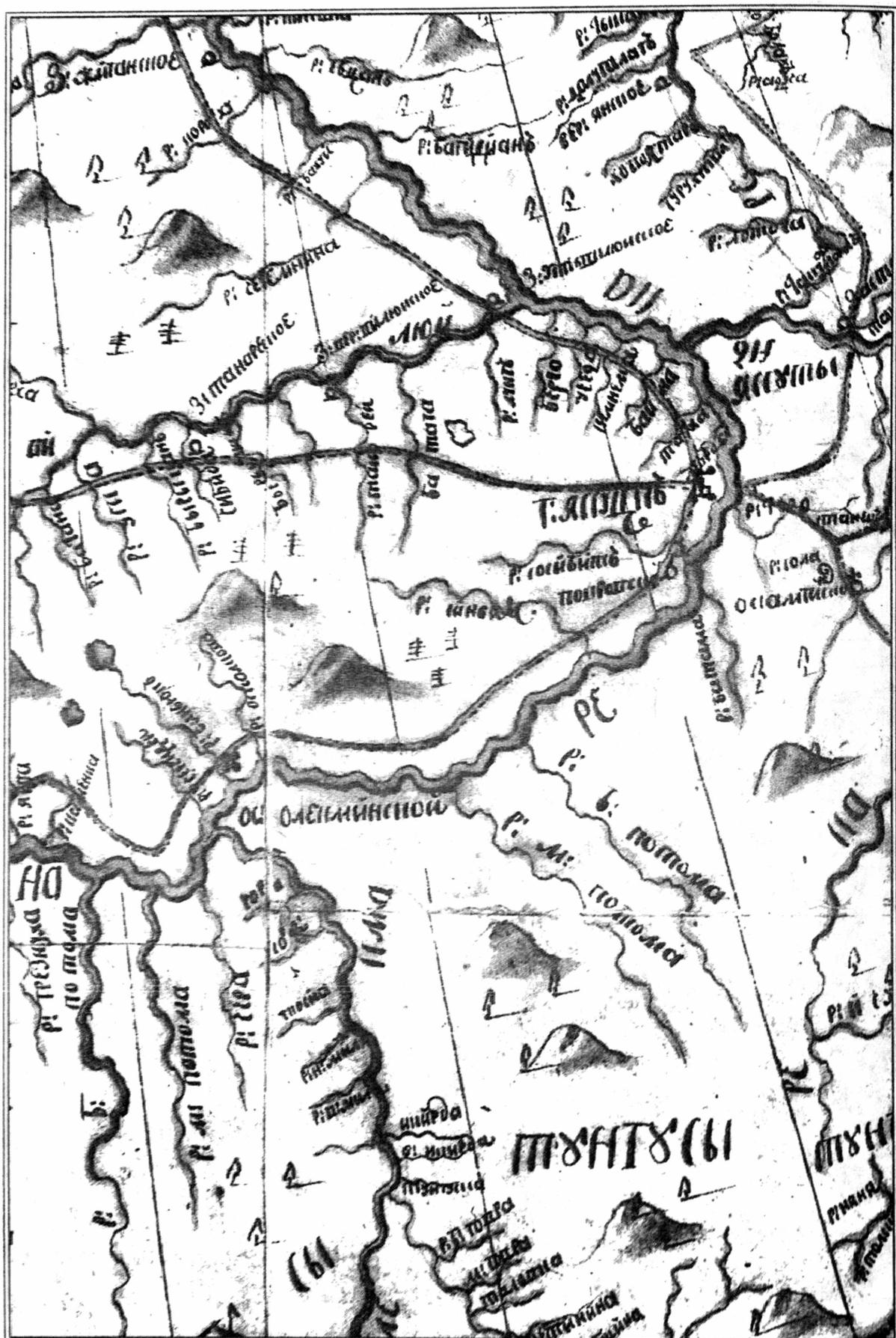


Рис. 30. Карта М. Татаринова - К.Л. Фрауендорфа [1765 г.]. Фрагмент 6: участок дороги от острога Олёкминского к г. Якутску.



Рис. 31. Карта М. Татаринова - К.Л. Фрауендорфа [1765 г.]. Фрагмент 7: участок дороги к охотскому порту и побережью Охотского (Камчатского) моря.



Рис. 32. Карта Сибирской губернии, содержащая в себе Tobольскую и Енисейскую провинции (1776 г.). Сочинил И. Трескот. РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 57. Л. 13.



Рис. 33. Карта Сибирской губернии, содержащая в себе Тобольскую и Енисейскую провинции И. Трескота (1776 г.). Фрагмент: Изображен участок Пресногорьковской укрепленной линии – крепости и редуты, т.н. Линейный тракт.

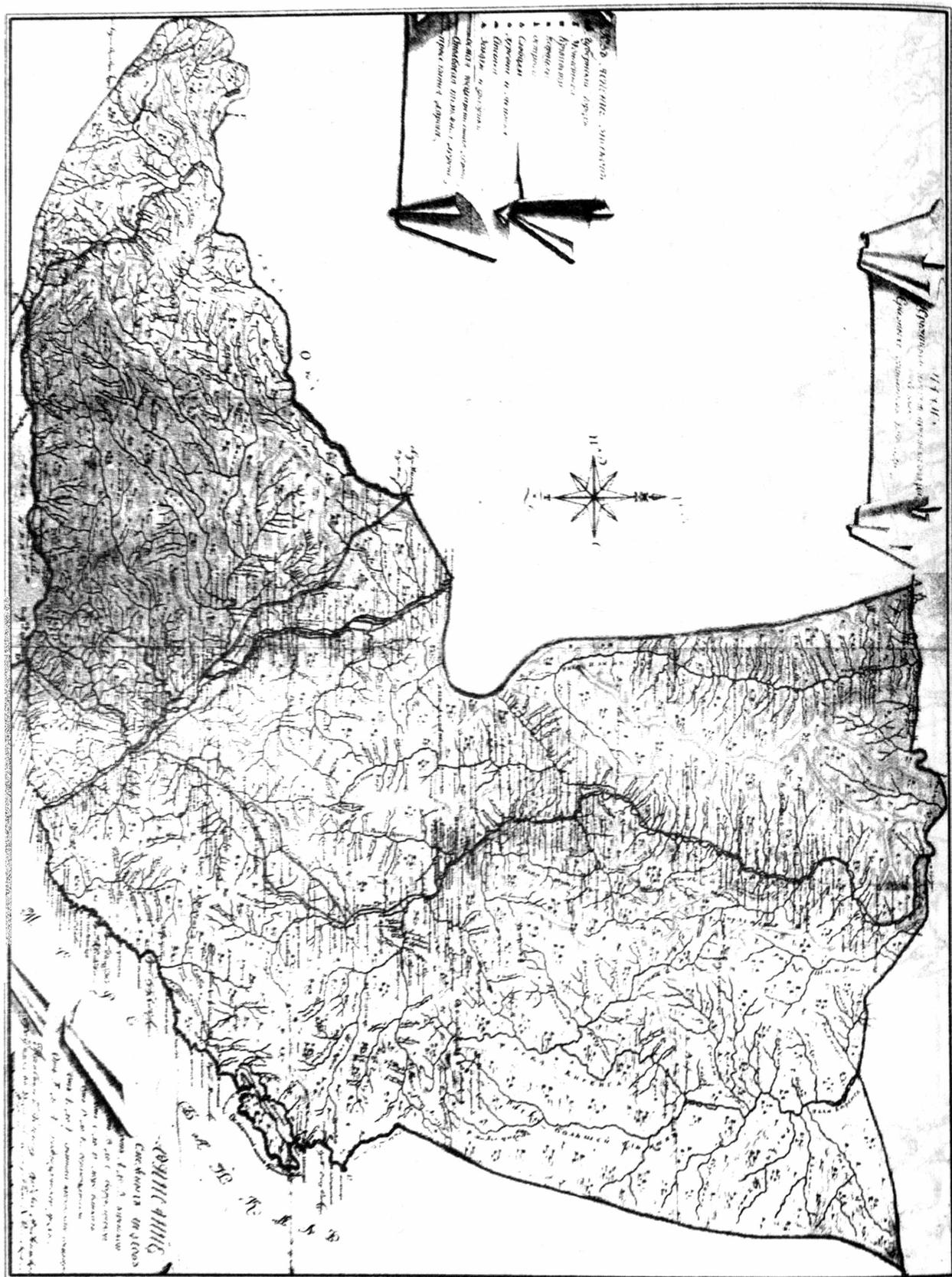


Рис. 34. План Иркутской губернии Иркутского уезда (1797 г.). РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 57. Л.1/2. Фотокопия на глянцевой бумаге, что снижает качество изображения и прочитываемости информации на карте. Здесь видна работа уездных и губернских землемеров.



Рис. 35. План Иркутской губернии Иркутского уезда (1797 г.). Фрагмент 1: Участок Сибирского тракта от ст. Половинная до г. Иркутска и ст. Листвиничной



Рис. 36. План Иркутской губернии Верхнеудинской округы (1797 г.).
РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 57. Л. № 2.

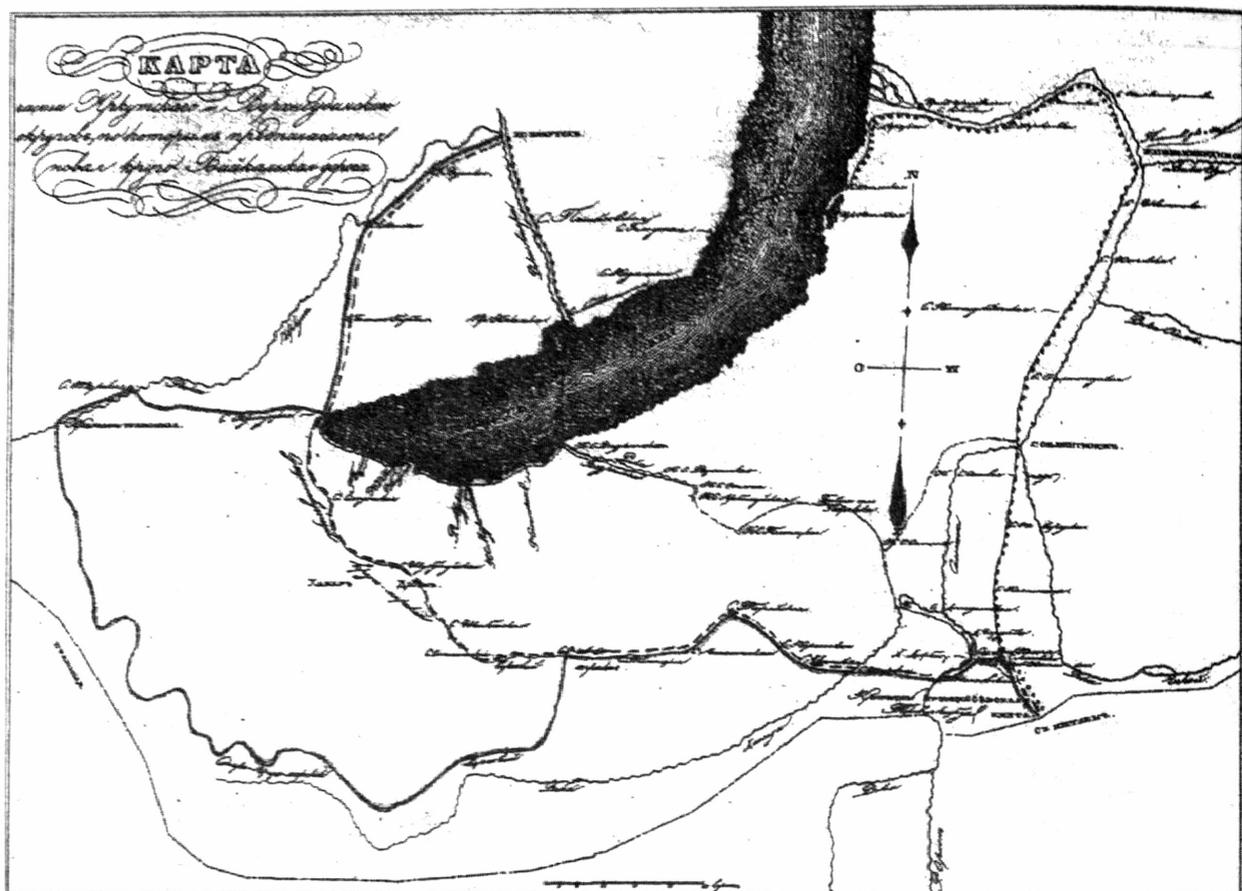


Рис. 38. Карта части Иркутского и Верхнеудинского округов по которым предполагается новая Кругобайкальская дорога. Составлена в 1830 г. подполковником Медведевым. Публикация: Хобта А. Медведев. Дороги из Иркутска в Кяхту // Земля Иркутская. 2004. № 3(26). С. 23.

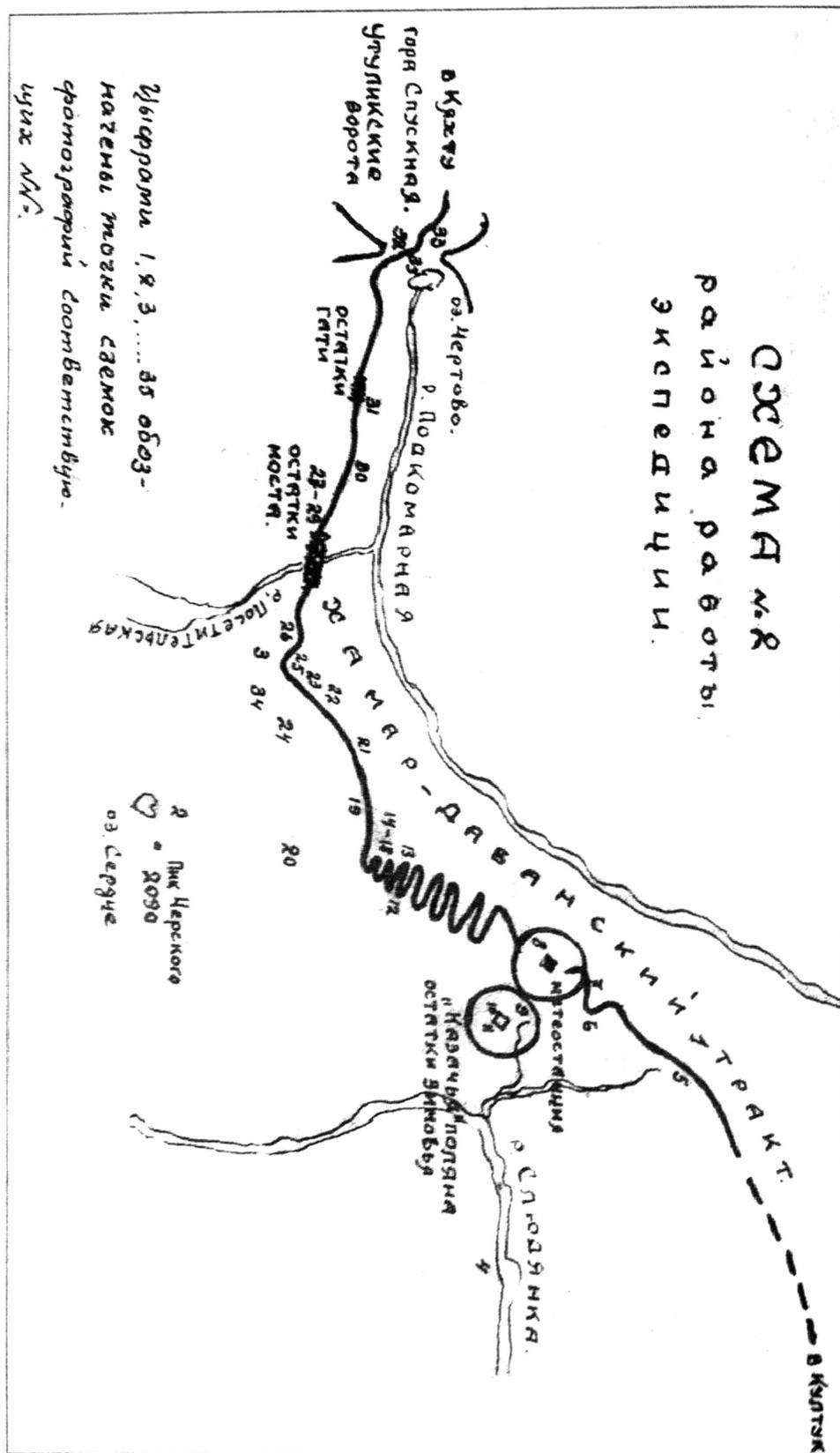


Рис. 40. Схема района работы краеведческой экспедиции по Кругобайкальскому тракту в 1977 г. Сост. О. Маркевич // Земля Иркутская. 1995. № 4. С. 29.

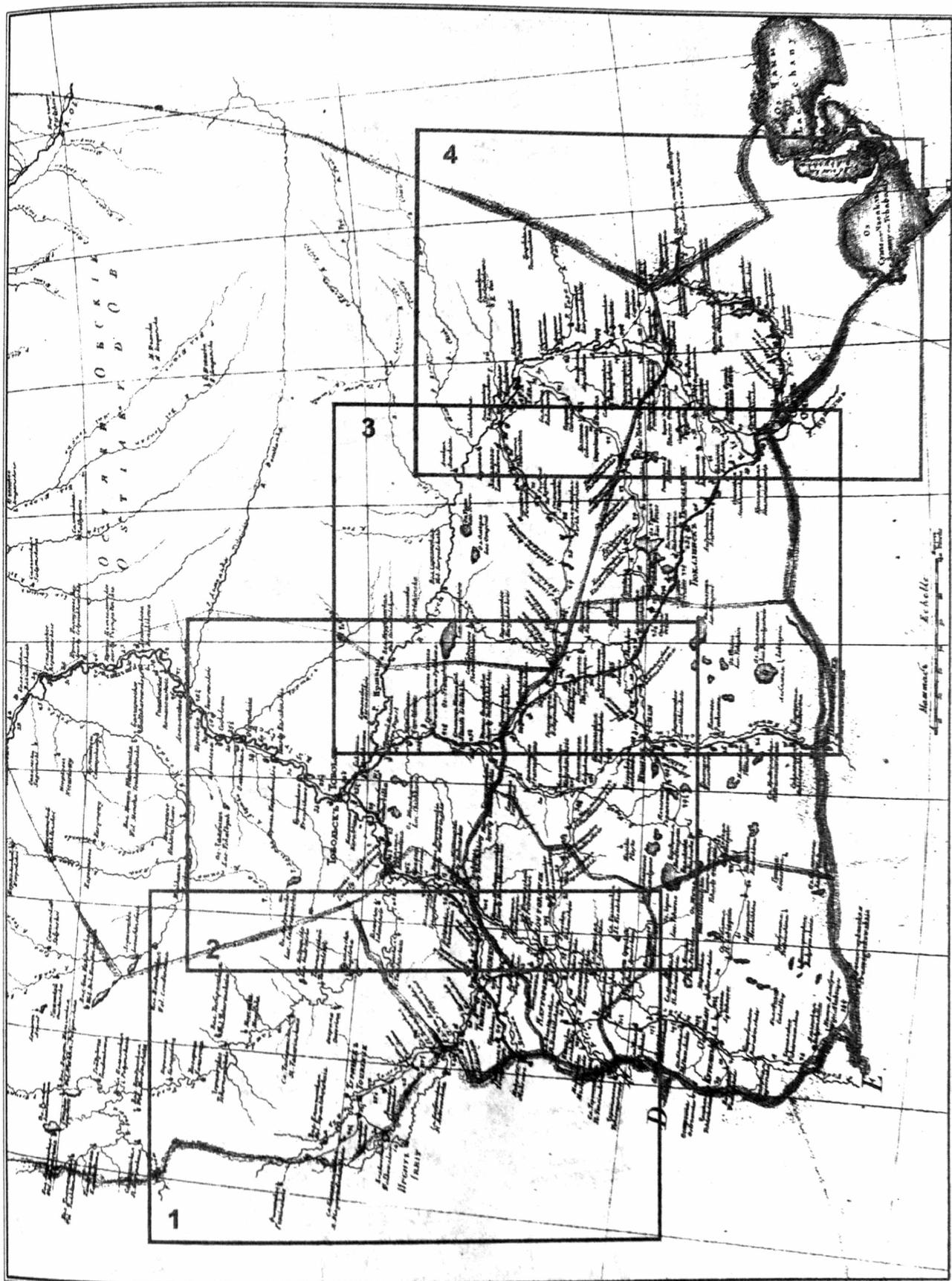


Рис. 41. Генеральная карта Тобольской губернии с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояний между оными верст.

Сочинял и гравировал полковник Пядышев. СПб. [1825 г.].

(Отдел картографии БАН. Шифр V 19366/1). Сканировано с ксерокопии.



Рис. 42. Генеральная карта Тобольской губернии 1825 г. Фрагмент 1: участок Сибирского тракта от с. Тугульма на Тюмень-Тобольск до д. Южаковой и от Тюмени на Ялуторовск.



Рис. 43. Генеральная карта Тобольской губернии 1825 г. Фрагмент 2: участок Сибирского тракта от д. Южаковой до г. Тобольска, от него до с. Абацкого, а также тракт от Ялуторовска до Ишима и с. Абацкого, где происходило соединение двух ветвей тракта.



Рис. 44. Генеральная карта Тобольской губернии 1825 г. Фрагмент 3: участок Сибирского тракта от с. Абацкого до г. Тюкалинска и г. Омска.



Рис. 45. Генеральная карта Тобольской губернии 1825 г. Фрагмент 4: участок Сибирского тракта от г. Омска до Устарки (она же Назарова) Томской губернии. Здесь же фрагмент тракта от Бекишевой (фрагмент 3) на Копьево (дорога торгующих людей, т.е. без захода в Омск, минуя его), хотя в Копьево тоже можно было не заезжать, минуя его, а прямо из Устарки на Тюкалинск через Богданово, переправа Иртыша и далее на Тюкалинск.

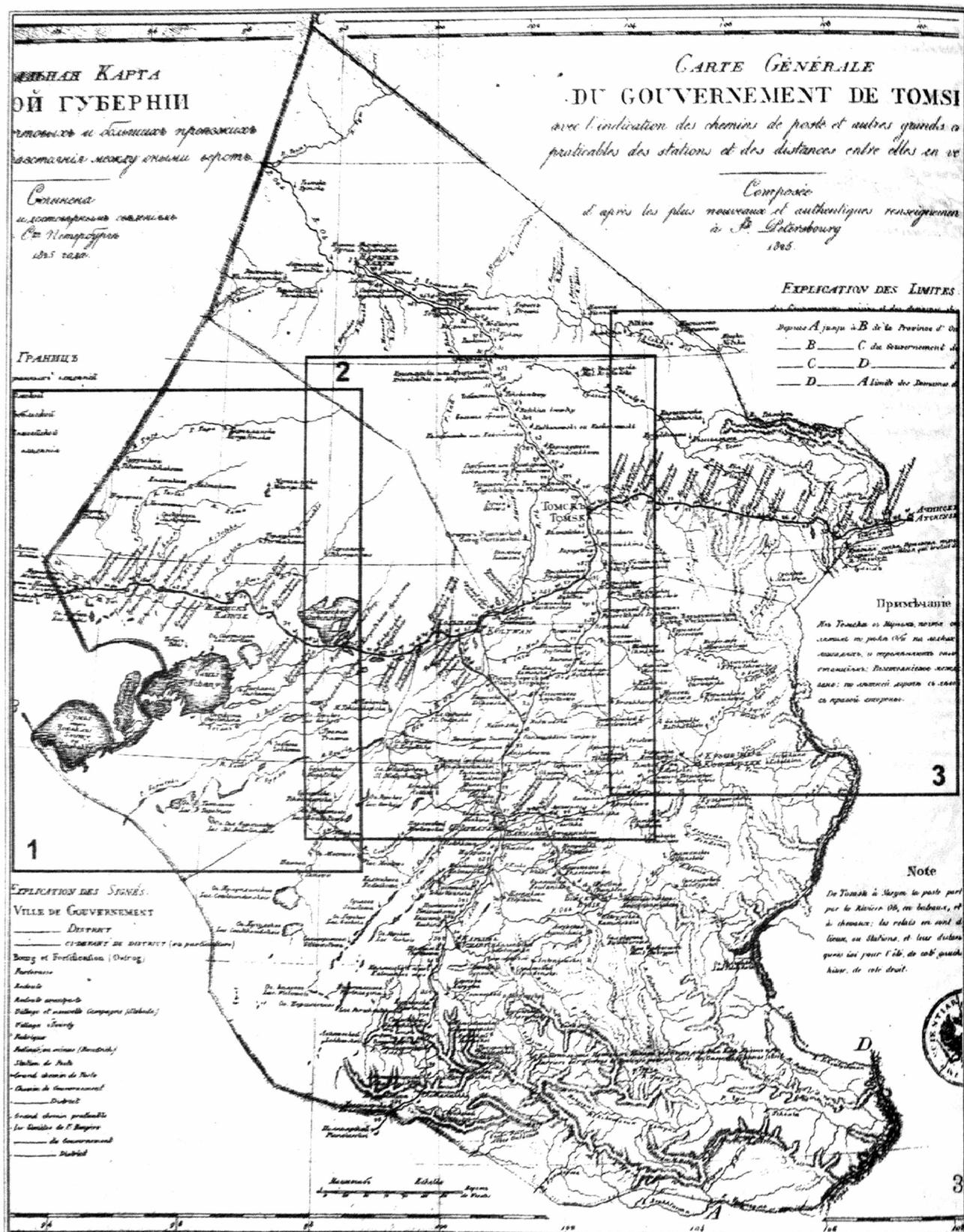


Рис. 46. Генеральная карта Томской губернии с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояний между оными верст. Сочинил и гравировал полковник Пядышев. СПб. [1825 г.]. (Отдел картографии БАН. Шифр. V 1936a/3)



Рис. 48. Генеральная карта Томской губернии 1825 г. Фрагмент 2: участок Сибирского тракта от Каргатского Форпоста на Колывань, Томск до Турунтаевой.



Рис. 49. Генеральная карта Томской губернии 1825 г. Фрагмент 3: участок Сибирского тракта от с. Семилужного до пограничного с Енисейской губернией с. Краснореченского.

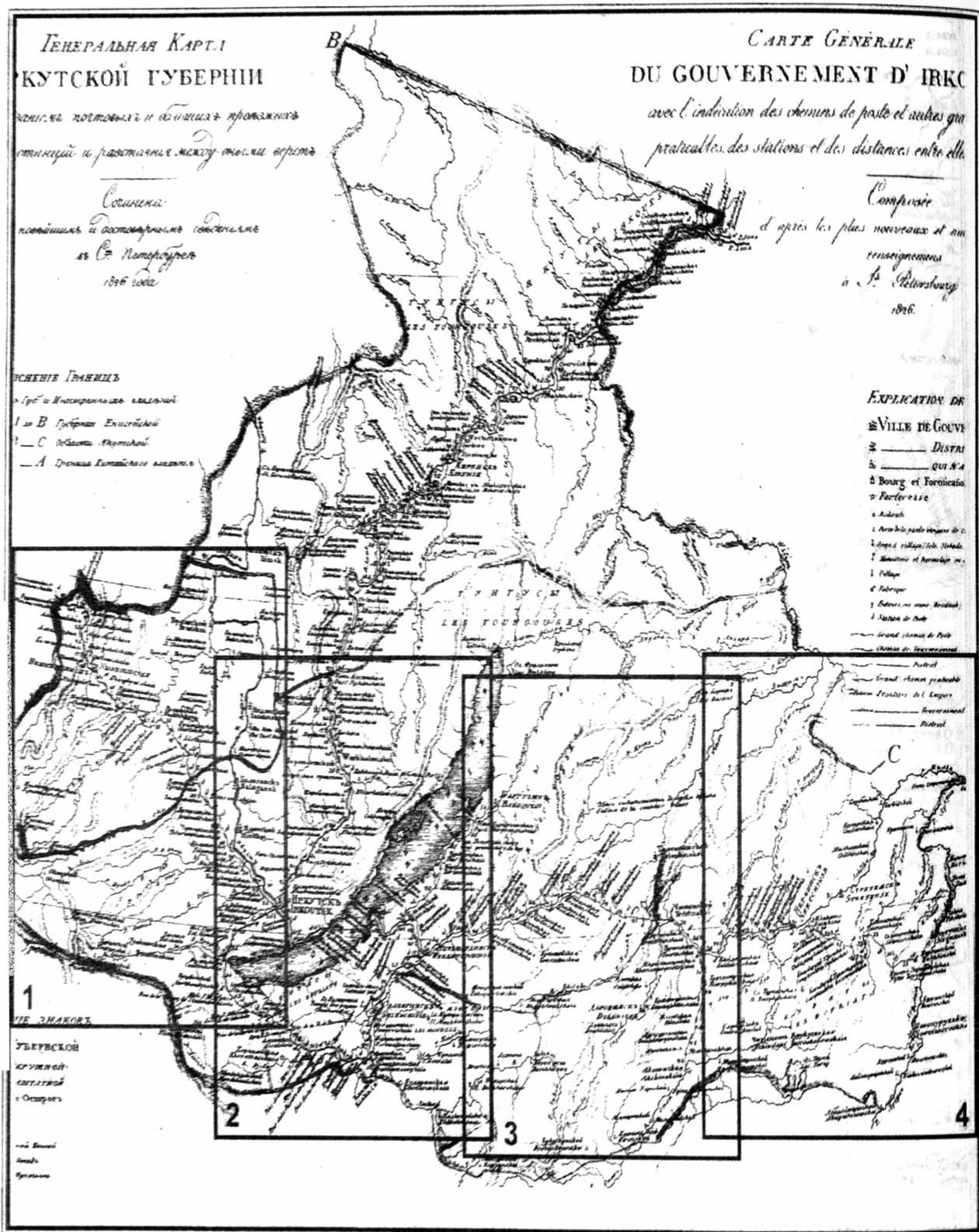


Рис. 50. Генеральная карта Иркутской губернии с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояний между оными верст. Сочинил и гравировал полковник Пядышев. СПб. [1826 г.]. (Отдел картографии БАН. Шифр. V 1936а/4).



Рис. 51. Генеральная карта Иркутской губернии 1826 г. Фрагмент 1: участок Сибирского тракта от ст. Черемховской (Енисейской губ.) до гг. Нижнеудинска, Иркутска и фрагмент Круглобайкальского тракта до ст. Шибетской



Рис. 52. Генеральная карта Иркутской губернии 1826 г. Фрагмент 2: участки тракта от г. Иркутска вокруг оз. Байкал до Кяхты и через Байкал от Листвиичной и Голоустной до Верхнеудинска, Селенгинска и Кяхты, с ответвлением от Верхнеудинска к Читинскому острогу до ст. Курбинской.

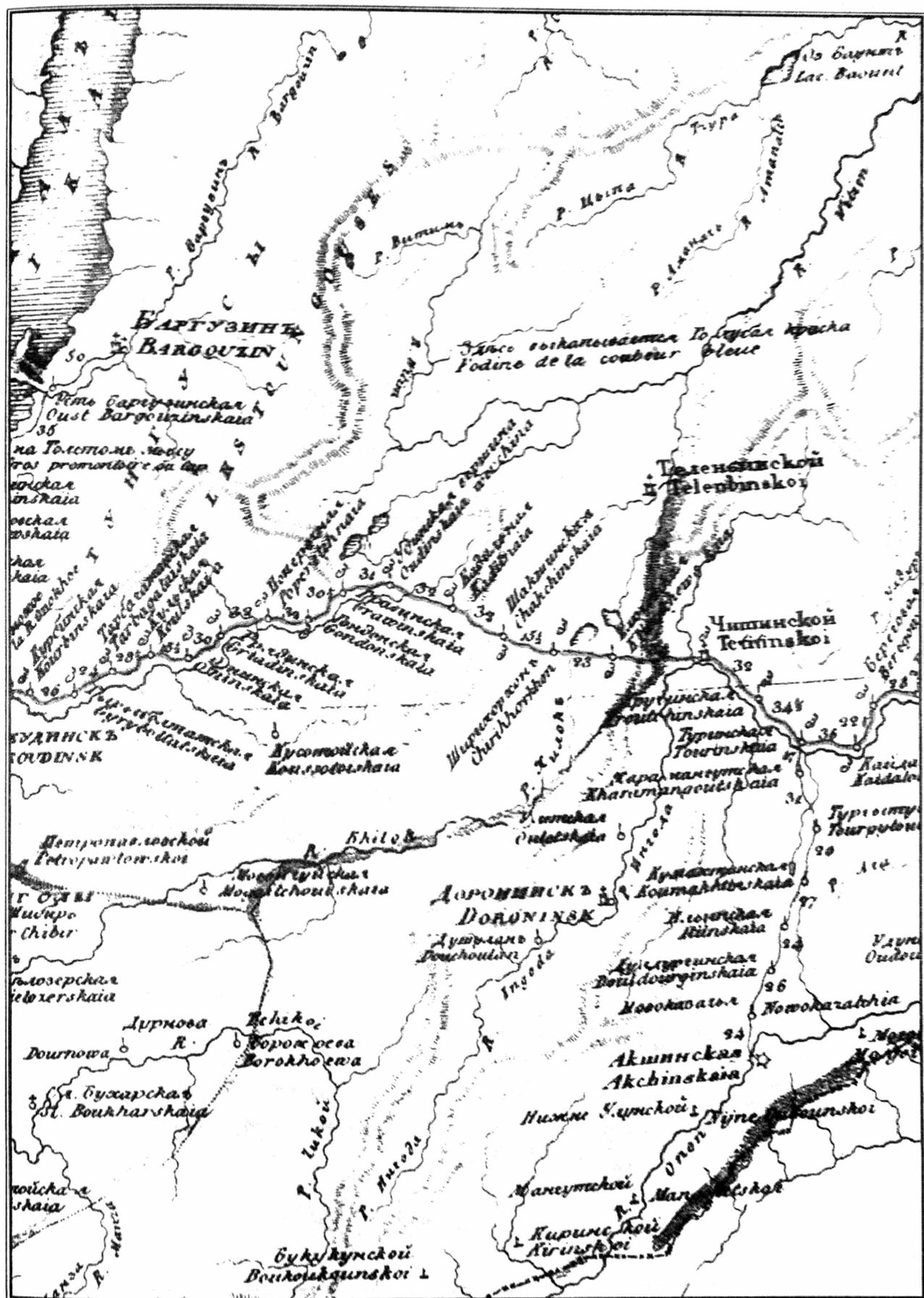


Рис. 53. Генеральная карта Иркутской губернии 1826 г. Фрагмент 3: участок тракта от г. Верхнеудинска, ст. Курбинской до Читинского острога и ст. Береговой

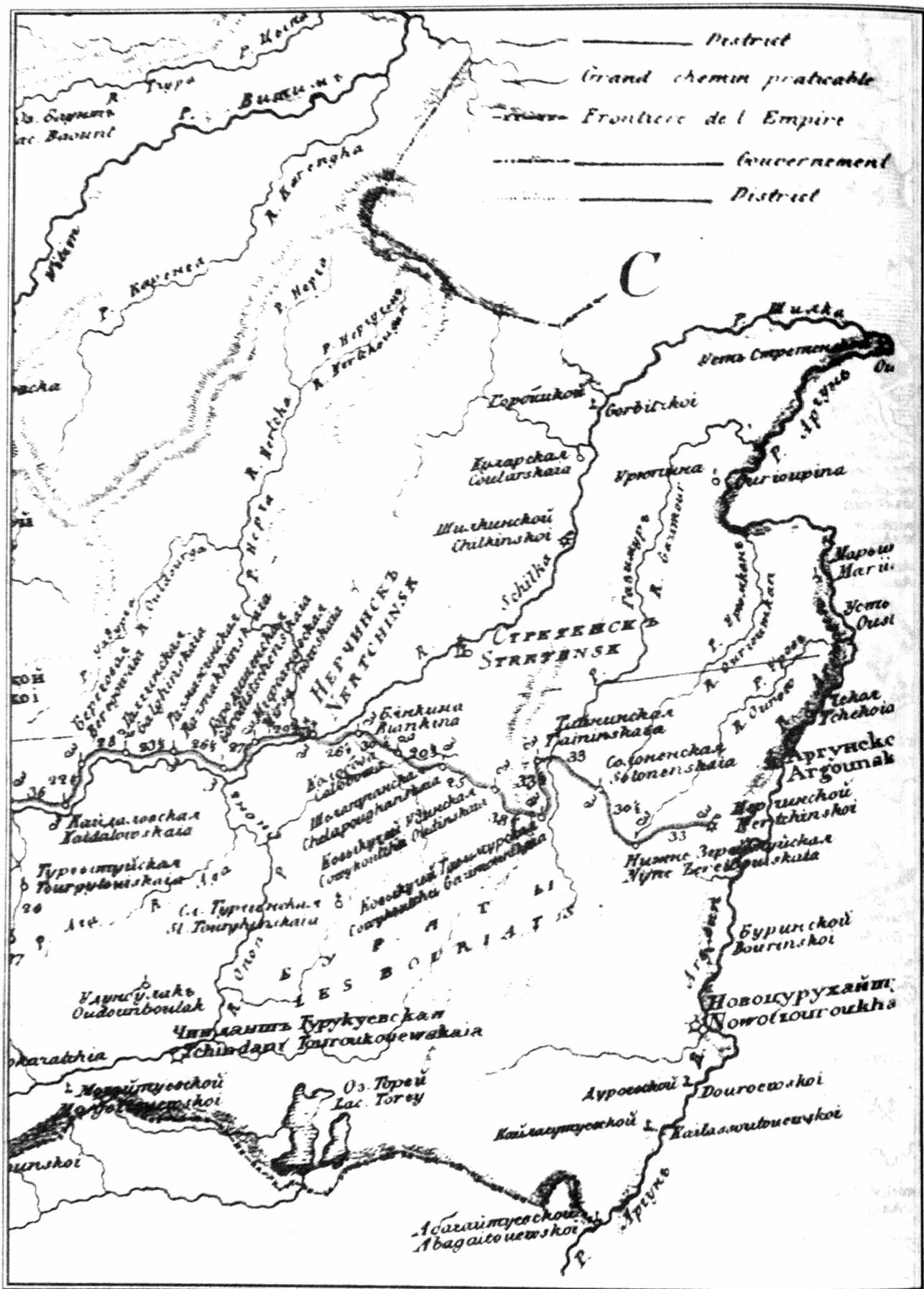


Рис. 54. Генеральная карта Иркутской губернии 1826 г. Фрагмент 4: участок тракта от ст. Береговой до г. Нерчинска и Нерчинского завода

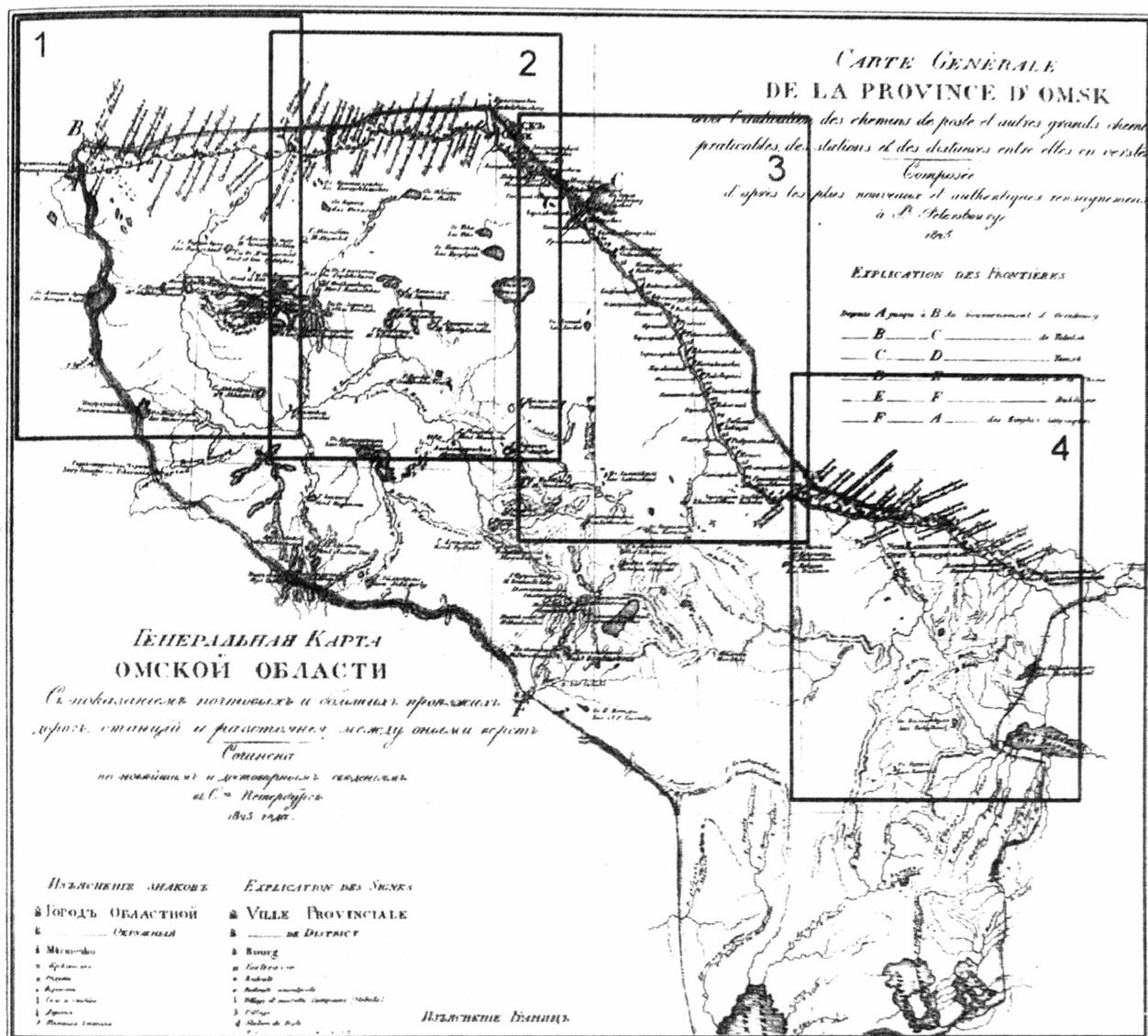


Рис. 55. Генеральная карта Омской области с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояний между оными верст. Сочинил и гравировал полковник Пядышев. СПб. [1825 г.]. На карте изображен так называемый Линейный тракт, по которому связь осуществлялась от редута до редута или крепости при помощи выставлявшихся казаками лошадей. Фактически почтовую гоньбу осуществляли казаки, взявшие подряд на содержание почтовых станций или вольные ямщики. Линейным назывался потому, что проходил по защитным, укрепленным линиям, выстроенным русским правительством для защиты от набегов кочевников в XVIII в. Соединение Линейного тракта с Сибирским происходило в нескольких местах: от него ветки шли к Кургану, Ишиму, от Омска к Тюкалинску и Таре, от Семипалатинска через кр. Змеиногорскую и завод Кольванский на Бийск, Барнаул до ст. Варюхинской и Томска, либо от Барнаула можно было попасть на тракт еще раньше, переправившись через Обь в районе Берского завода к селению Чомы, далее на Тырышкино, а оттуда на запад на Каинск и на восток на Чаусск с переправой через Обь в сторону Дубровино (см. карту почтовых дорог Омской области и Томской губернии).

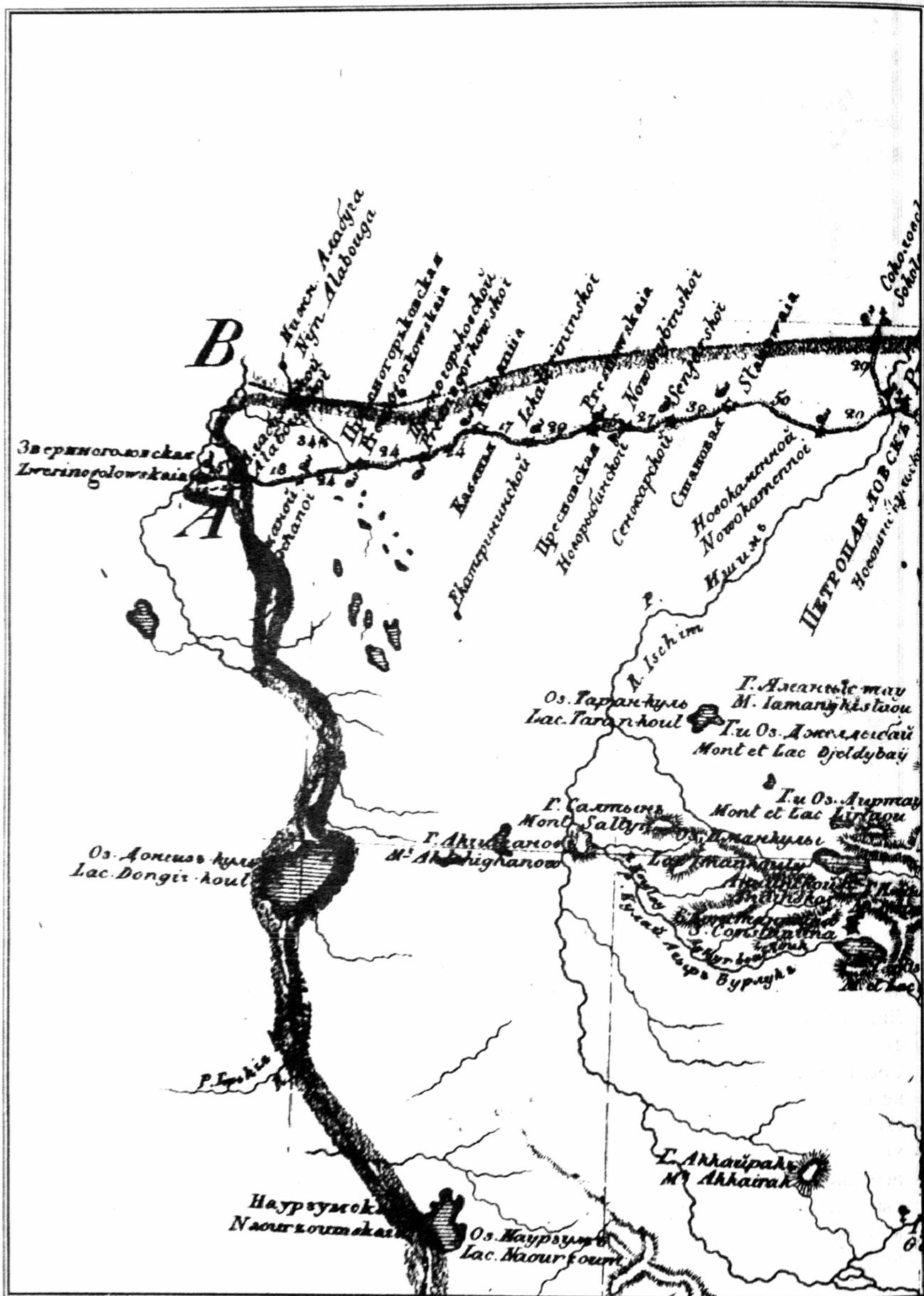


Рис. 56. Генеральная карта Омской области 1825 г. Фрагмент 1:
Линейный тракт.

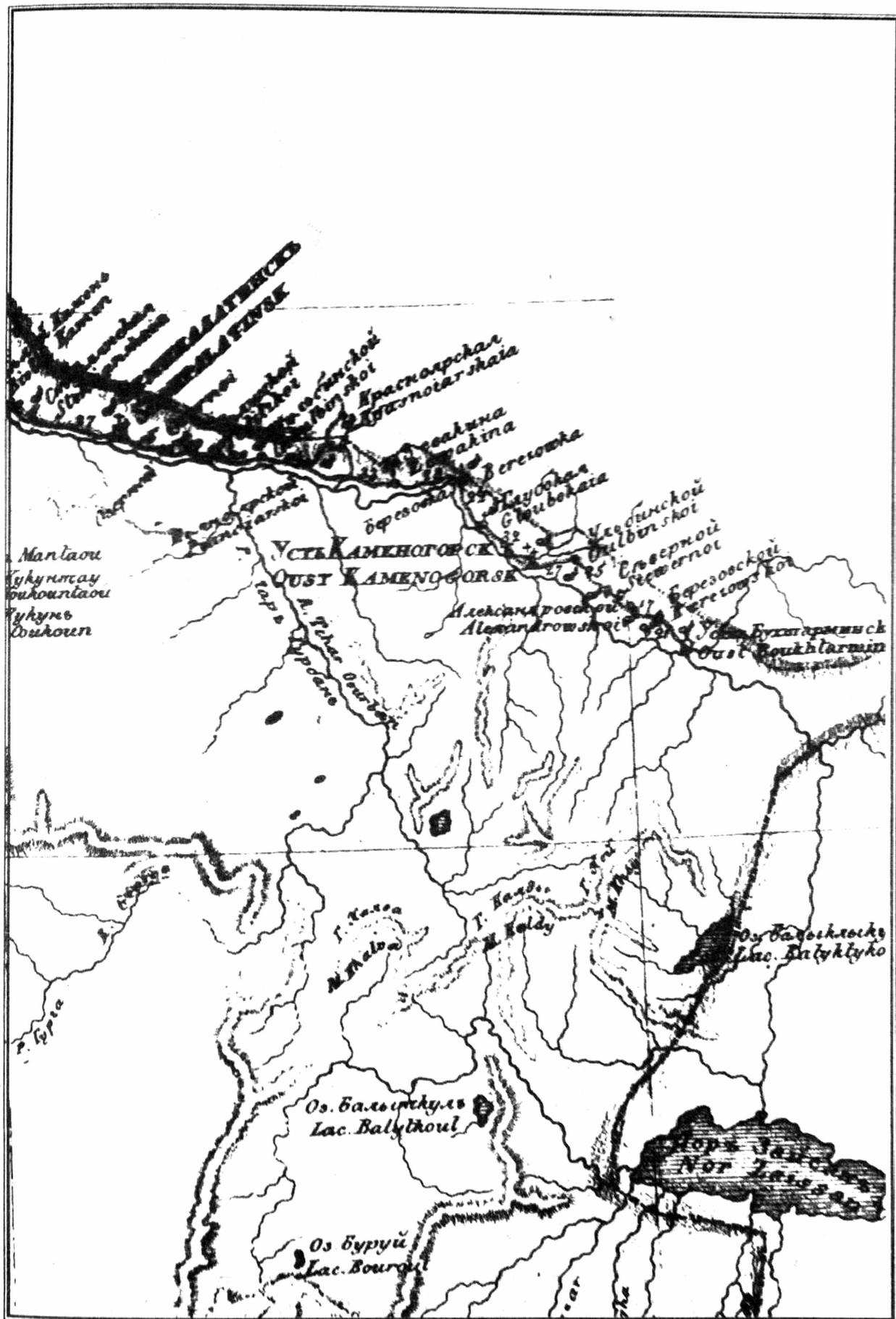


Рис. 59. Генеральная карта Омской области 1825 г. Фрагмент 4:
Линейный тракт.

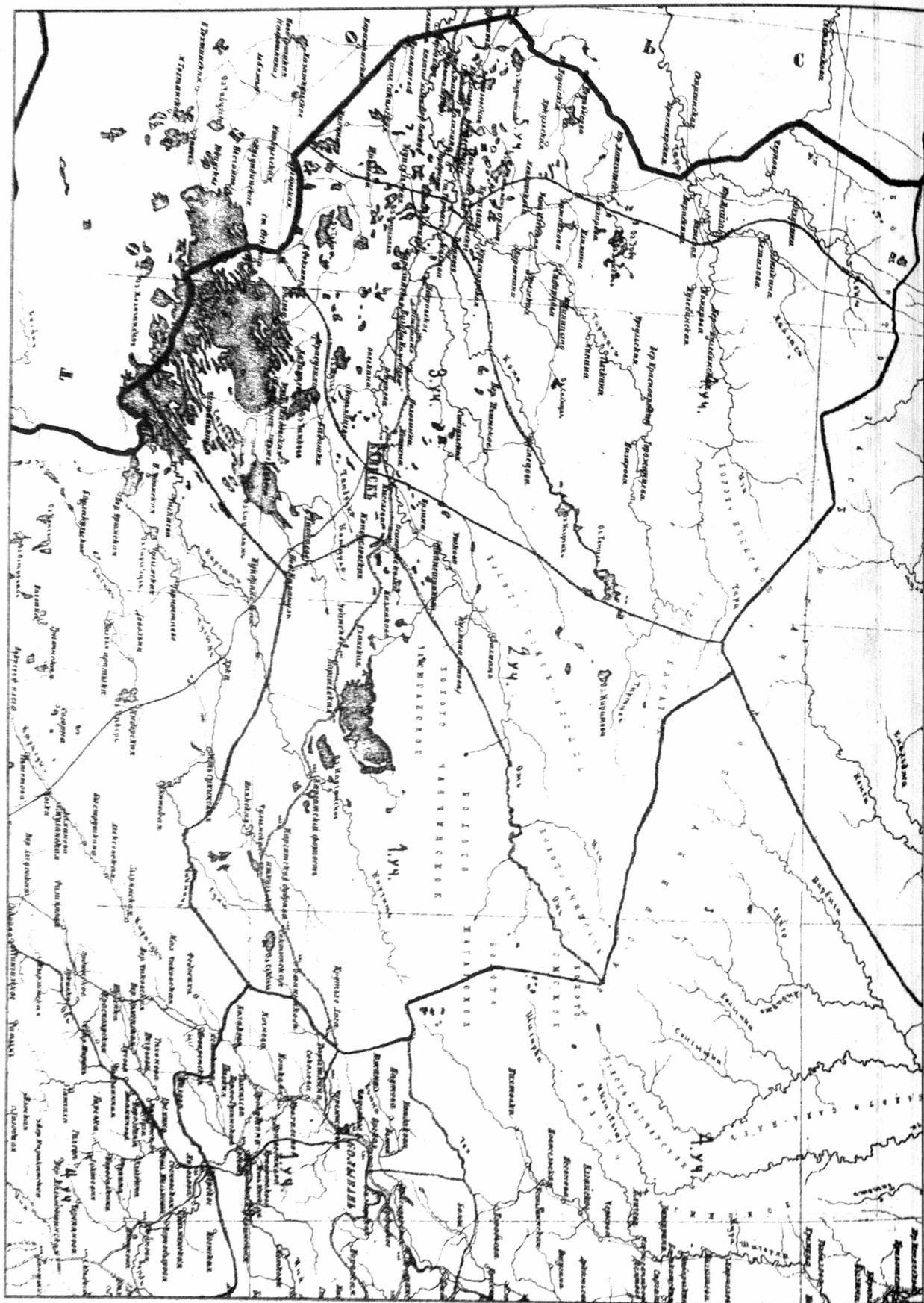


Рис. 62. Карта Томской губернии. Участок тракта от границы Тобольской губернии до Колывани. Карт. заведение А. Ильина. [60-е гг. XIX в.]

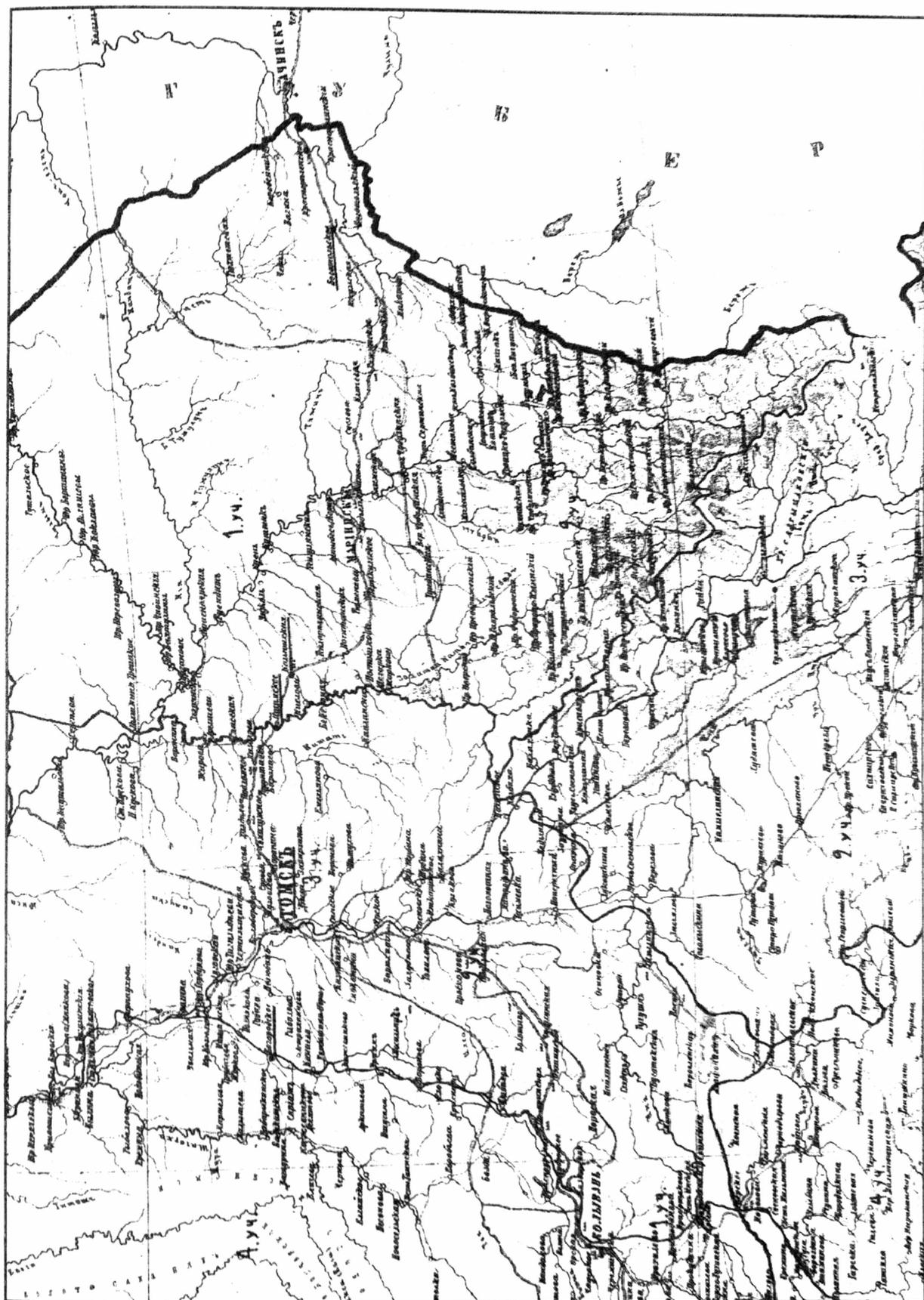


Рис. 63. Карта Томской губернии. Участок тракта от Колывани до г. Ачинска. Карт. заведение А. Ильина. [60-е гг. XIX в.]

Г.Ф. Быконя считает, что во второй половине XVIII в. картография Сибири, в частности Приенисейского края, развивалась в двух направлениях. Появляются карты и атласы, обобщающие по районам материалы. Но они почти ничего не давали нового по истории региональной картографии. Суть второго, самого важного, направления развития картографии в том, что главную роль в картографическом изучении каждого региона страны начинают играть местные силы – уездные и губернские землемеры и геодезисты. Их карты и атласы уездов и наместничеств с соответствующими топографическими и географическими описаниями дают комплекс сведений естественно-исторического, экономического, демографо-этнографического характера. Но по общей направленности содержания «легенд» эти карты следует считать не общими, а специальными картами административно-фискального типа. Для них характерна самая высокая для XVIII в. степень детализации гидрографической и административной сетки, географического размещения населения. Показательно, что обилие экономико-фискальных данных в «легендах» привело к вытеснению сведений об орографии. Уездные карты и планы городов Сибири содержат 4 атласа Тобольского наместничества, составленные соответственно в 1784–1785, 1788, 1796, 1797–1798 гг. Только в последних по времени атласах есть карта Красноярского уезда. Территория края восточнее р. Кана входила с 1783 г. в состав Нижнеудинского уезда, карта которого есть в атласе Иркутского наместничества 1797 г.⁴⁷

Необходимо отметить, что в 1782–1796 гг. действовали «Генеральные правила о строении в России дорог», составленные Сергеем Зиновьевым и Петром Соймоновым. В этих правилах целая глава (вторая) была посвящена «сочинению в губерниях дорожных карт и каждой дороги частных (специальных – *О.К.*) планов, профилей и описаний». В главе объяснялась цель составления карт: «По великому пространству Российской им-

⁴⁷ Быконя Г.Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. / Г.Ф. Быконя – Новосибирск: Наука, 1981. – С. 31–32.

перии расположены дороги для разных надобностей и разными местоположениями, требуют подробного сведения и ясного описания, чтобы сообразить общую их связь по всему государству; и рассмотреть частные пользы каждой дороги, а для этого и сочинить во всех губерниях особенно дорожные карты, на которых означить все большие дороги лежащие чрез губернию и до ближайших городов других прикосновенных губерний, с показанием местоположения снятого геометрически в каждую сторону по 10 верст с наивозможнейшею верностью: 1-е – городов; 2-е – больших селений и монастырей; 3-е – рек и озер, означая особо которые из них судоходны и в каких местах имеют судовые пристани; 4-е – водяных и ветряных, пильных и мучных мельниц; 5-е – фабрик и заводов; 6-е – мостов; 7-е – переправ на судах и на плотях; 8-е – гор, как лежащих порознь, так и цепью; 9-е – разных родов болот; 10-е – каменных и плитных ломок; 11-е – хрящевых и других видов песков; 12-е – разных родов лесу. Все с соблюдением расстояний; дабы при сочинении в Комиссии о дорогах в государстве *Генеральной дорожной карты* всей России... не встретилось никаких затруднений»⁴⁸.

В 1783 г. в Иркутске была образована комиссия для составления топографического описания наместничества в составе Эриха, Лангенса и Лобусевича. Эрихом к 1785 г. была составлена топографическая карта пограничных с Китаем мест и озера Байкала, на которой он отметил открытую им новую дорогу из Кяхты к Байкалу, более короткую, чем обычная⁴⁹. Иоганном Иеригом (Эрихом) в мае 1784 г. на плане – карте маршрутов от пограничного поста (Кяхта) до оз. Байкал указано семь (!!!) уже известных маршрутов. Фактически все они идут от устьев рек, впадавших в Байкал, вверх по ним на водоразделы речек, впадавших в р. Селенгу. Пять этих маршрутов сливались в разных районах Селенги, и уже к Кяхте шла одна

⁴⁸ НИОР РГБ. Ф. 68. № 6780. Л. 16-17.

⁴⁹ Андреев, А.И. Топографические описания и карты сибирских наместничеств 1783 – 1794 гг. и работы, связанные с ними / А.И. Андреев // Вопросы географии. История географических знаний. – М., 1950. – С. 207.

дорога⁵⁰.

Картографирование Московско-Сибирского тракта проходило и в течение первой четверти XIX ст. В Госархиве Омской области в описи картографических документов постоянного хранения за 1766–1917 гг. мы обратили внимание на несколько дел⁵¹. В итоге появилась статья, устанавливающая датировку составления карт и планов тракта и описывающая томскую губернскую почтовую дорогу⁵². Первое дело, под № 539, имеет название «План почтовой губернской дороге, лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от границы Тобольской до уездного города Каинска», но не имеет датировки. План выполнен на одном листе размером 160x28 см, иллюминирован. Масштаб: в 1 дюйме – 3 версты. На нем изображена условными знаками губернская дорога, села, деревни, почтовые станции, реки и речки, озера и истоки, пашни, леса и болота. Описаны расстояния между станциями. Вымерено расстояние от границы Тобольской губернии до Каинска в 193 версты.

Во втором деле под № 538 изображен «План почтовой губернской дороге лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от уездного города Каинска до столба поставленного на границе между Каинским и Томским уездов» («уездов» - так в подлиннике). План начерчен на склеенной бумаге размером 40x210 см, в рамке 37x208 см. Масштаб тот же, что у первой карты. На плане написано, что измерение производил и план сочинял каинский уездный землемер титулярный советник Дмитриев, а «поверял» томский губернский землемер надворный советник Степан Зверев. На плане наименование дано в левом верхнем углу, описание расстояния между станциями в центре. Изъяснение знаков дано подобно делу № 539. Разделение волостей показано темно-зеленой краской, а разделение участ-

⁵⁰ ОР БАН. Картографическое собрание. № 626.

⁵¹ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Архивная опись картографических документов постоянного хранения за 1766 – 1917 гг.

⁵² Катионов, О.Н. О содержании и датировке планов Томской губернской почтовой дороги, хранящихся в ГАОО / О.Н. Катионов // *Моя Сибирь: Вопросы региональной истории и исторического образования*: Сб. науч. тр. / Под ред. В.А. Зверева. – Новосибирск, 2002. – С. 16–19.

ков – красными чертами. Судя по плану, на восток от Каинска шла Верхне-Каинская волость, за озером Кол – Убинская волость, а от д. Каргатская Дуброва, входившей в Убинскую волость, – Иткульская волость до границы Томского езда. Тракт разбит на участки. Первый участок – до д. Кондуслинской; 2-й – до д. Убинской; 3-й – от Убинской до р. Каргат; 4-й – до выезда из Убинской волости; 5-й – от границы Иткульской волости до въезда в д. Сектинскую; 6-й включал деревни Сектинскую, Овчинникову, Крутые Лога и доходил до границы Томского уезда. Скорее всего, такое разделение на участки, выявление и указание на них гатей, мостов и перевозов было необходимо для разверстания дорожной повинности между крестьянами и для надзора за трактом со стороны уездных и губернских властей. На границе с Томским уездом на плане текст: «Граничной столб между уездом Томским и Каинским, от коего до станции Тырышкиной десять верст»⁵³.

Но более подробная информация находится в третьем деле № 541 под названием: «Подробные планы губернской почтовой дороге лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от границы Тобольской губернии до границы Томского уезда с показанием всех состоящих по ней мостов, гатей и прикосновенной ситуации и числа между станций верст»⁵. Фактически это атлас из 13 листов, размером 48x30 см. Масштаб: в 1 дюйме – 250 саженьей. Бумага плотная, ближе к ватманской. Измерение производил и планы сочинял тот же каинский уездный землемер Дмитриев, с проверкой того же томского губернского землемера Зверева. Легенда помещена на первом листе. На его обороте – изъяснение знаков: села и деревни, почтовые станции, мосты (желтым цветом), гати, верстовые знаки, реки и речки, солонцы (зеленым штрихом), болота (зеленым штрихом), лога (серого цвета), пашни, кустарник. Черными цифрами показан счет верстам, а красными – количество мостов и гатей. Лист 2 начинается с обозначения границы между Тобольской и Томской губерниями.

⁵³ Катионов О.Н. Указ. соч. – С. 17.

План построен следующим образом: в районе каждой версты условными знаками отмечены все примечательные места: болота, пашни, солонцы, кустарники и т. п. Начиная с 15 версты от последней станции перед границей Тобольской губернии (эта верста являлась первой после пересечения границы), и до 25 версты, где располагалась д. Мурашева, тракт обозначен следующим образом: 1. «Гать сначала через солонцы, потом через болота, всего 775 сажений». 2. «Гать сначала через болота, а потом через солонцы, всего 250 сажений». 3. «Гать сначала через болота, потом через солонцы, всего 250 сажений» и т. д. Таким образом, выделено 12 участков. Затем подводится итог: «От границы Тобольской губернии на расстоянии 10 верст 575 сажений всех гатей на 4 версты 85 сажений кои все шириной 4 сажений»⁵⁴. В районе д. Мурашевой изображено оз. Сибирькуль и знак почтовой станции. Далее тракт шел между оз. Безымянным, находившимся севернее, и оз. Кушаги до д. Ново-Назаровой (без станции), располагавшейся на юго-восточном берегу оз. Кушаги. Затем – мимо оз. Мартышкино, между озерами Киги (оно оставалось севернее) и Куликовым (южнее), между озерами Юхлинским, оно же Таволжино (севернее), и Труп (южнее) к д. Камышевой, где была станция. Камышева находилась между озерами Лабуга и Труп. Далее тракт шел мимо оз. Большой Яркуль (располагалось севернее) и оз. Малояркуль (севернее), между оз. Гагариным (севернее) и Чистым болотом до с. Вознесенского на р. Омь. На плане обозначены и Омь, и р. Тантуринка, впадающая в Омь с севера. Далее на восток линия шла по гати мимо болота, по левому берегу р. Тартас, через перевоз на правый берег в с. Спасское; из него – мимо озер Малой Чуванкуль (севернее тракта) и Большой Чуванкуль (севернее) к д. Турумовой на р. Кама. Из Турумовой – через р. Каму мимо озер Карасульских (три озера, соединенных между собой протоками, оставались севернее, а отдельное оз. Карасульское находилось южнее тракта) в с. Покровское, расположенное по берегам рч. Ича. Далее путь проходил по мосту через речушку, вытекав-

⁵⁴ Катюнов О.Н. Указ. соч. – С. 18.

шую из оз. Семискуль (севернее), мимо другого озера с тем же названием (тоже севернее) через Вшивое болото, мимо оз. Богусла (южнее) к д. Антошкиной. Антошкина обозначена у «оз. Без имени». По направлению к д. Булатовой гати шли южнее безымянного озера по мосту через речушку, затем снова между безымянными озерами, соединенными протокой (озера располагались на запад и восток, гать шла между ними), к оз. Булатово. Деревня Булатова находилась на южном берегу одноименного озера. От Булатовой почтовая дорога направлялась через р. Узаклу по мосту к гати, к мосту между озерами Теренкуль и безымянным и далее через гать и мост между безымянными озерами к д. Мангазерской, расположенной на западном берегу одноименного озера. Далее южнее оз. Мангазерского – через гати мимо оз. Мостового (оно оставалось западнее) к правому берегу р. Омь. По деревне Мошниной путь пролегал на перевоз длиной 60 саженей через Омь. Перевоз приводил в уездный город Каинск.

Проследим дорогу на восток от верстового столба на окраине Каинска. По левому берегу р. Омь она шла мимо деревень Тутовой и Сартаковой (в этих деревнях не было почтовых станций), минуя такую же д. Киселеву, озера Рямовое и Таскаево (оба лежали южнее тракта), через рч. Саскуль по мосту в д. Осиновые Колки, расположенную на северном берегу оз. Саскуль. Из Осиновых Колков путь пролегал мимо оз. Кол (южнее тракта) и между озерами Кондуслинским и Кол, мимо д. Кондуслинской (станции здесь не было), расположенной между двумя этими озерами. Далее – мимо и между четырех расположенных рядом озер, по трем мостам, затем через безымянную речушку и мост на ней и еще две безымянные речушки или протоки и мосты на них к д. Колмаковой (имелась станция), лежащей между двух озер. Из Колмаковой почтовая дорога шла через гати мимо д. Еланской (без почтовой станции) через р. Карапус. Из д. Убинской – через несколько гатей, протоки, речушки по мостикам до д. Карганской (со станцией), расположенной южнее безымянного озера. Далее – также по гатям и через протоки по берегу р. Каргат – до д. Каргатский Форпост,

расположенной по берегам р. Каргат. Через мосты на реках Каргат и Колтониха, мимо озер Малый Канкуль (севернее тракта) и Большой Канкуль (южнее) по гатям – до станции в д. Каргатская Дуброва. Эта деревня располагалась возле озера без имени юго-западнее тракта. Далее трактовая линия тянулась через гати мимо д. Чулымской на р. Чулым, через мост до с. Иткульского (со станцией), расположенного между оз. Малое (оно лежало северо-западнее) и оз. Иткуль (юго-восточнее). Из с. Иткуль – мимо оз. Иткуль южнее по гатям, мимо оз. Рямовое (севернее) и гатям до д. Сектинской, где располагалась почтовая станция. Затем через небольшие гати путь вел в д. Овчинникову, тоже со станцией. От этого населенного пункта дальше тракт пролегал до д. Крутые Лога, и здесь гати имели длину всего 90 саженей. От Крутых Логов дорога направлялась до границы Каинского и Томского уездов.

В плане-атласе вымерены размеры всех гатей, мостов и перевозов. Меры эти указаны между каждой станцией тракта. Например, на протяжении 22 верст к востоку от станции в с. Вознесенском все гати в сумме имели длину в 1 версту 355 саженей, здесь располагался также перевоз на 90 саженей⁸. Или от станции Колмаковой на расстоянии 31 версты всех гатей было 9 верст 300 саженей, 15 саженей тянулись мосты, «кои все шириною на 4 сажени». По всему Каинскому уезду на расстоянии 468 верст 475 саженей было два перевоза на 150 саженей длины, мостов – на 1 версту 109 саженей, гатей – на 78 верст 311 саженей. Итого разного рода сооружений было здесь на 80 верст 70 саженей⁵⁵.

Нетрудно догадаться, какой тяжелой обузой была для крестьян Каинского уезда дорожная повинность, включавшая не только поправку полотна дороги, но и заготовку строительных материалов, сами работы по строительству мостов, гатей, перевозов через реки. Например, для простейшего сооружения – деревянного моста или трубы через канаву, имевшую сажень ширины – требовалось 25 плотников и 12 чернорабочих, ко-

⁵⁵ Катионов О.Н. Указ. соч. – С. 19.

торые должны были заготовить 40 бревен разной толщины и 39 досок в 2,5 дюйма толщиной, а также 140 штук семидюймовых брусковых гвоздей. На мост через реку пятисаженной ширины требовалось 120 плотников и 120 чернорабочих. Они должны были заготовить 444 сосновых бревна толщиной от 3 до 7 вершков и 30 болтов с гайками в 2 фута длины и 1,4 фута толщины. Если фашины укладывались в два ряда, на устройство фашиной дороги (гати) шириной в 3 сажени и длиной в 500 саженей требовалось 5873 чернорабочих. Они должны были заготовить 16 тыс. фашин длиной в 1,5 сажени, 32 тыс. кольев длиной в 5 футов, 107 куб. саженей песка, а потом все это уложить на дорогу. Для укладки фашин в один ряд требовалось 5073 рабочих, фашин и кольев – в два раза меньше, чем для двухрядной дороги, а песку – столько же. Колья были размером лишь в 4 фута⁵⁶.

Наряду с планом-атласом по Каинскому уезду, в деле № 540 имеются «Подробные планы губернской почтовой дороги, лежащей Томской губернии по Томскому и Красноярскому уездам, начиная от границ Заводского ведомства до безуездного города Ачинска с показанием всех состоящих по ней мостов, гатей и прикосновенной ситуации и числа между станциев верст» на 14 листах. Планы обозначены под № 77 по описи 1839 г. Возможно, эта опись создавалась при переводе дел из Тобольска в Омск в связи с переездом Главного управления Западной Сибири.

Копировал эти планы с подлинных чертежей чертежник сухопутных сообщений Западной Сибири П. Щетинин. На подлинных планах по листам написано: «Поверял Томской губернской землемер Степан Зверев. Измерение производил и план сочинял Кузнецкой уездной землемер губернской секретарь Дмитрий Шабанов». На обороте первого листа имеется изъяснение знаков. Масштаб: в 1 дюйме – 250 саженей. На этих чертежах нет стыка с основной дорогой от д. Тырышкиной до г. Томска. Путь изображен от станции, деревни и юрт Калтайских, находившихся юго-восточнее главного почтового тракта. Отсюда дорога выходит на левый

⁵⁶ Катионов О.Н. Указ. соч. – С. 20.

берег р. Томь за версту до д. Кафтанчиковой, идет вдоль берега, пересекает рч. Черную. Мимо юрт Чернореченских и длинного озера (точнее, расположенных одно за другим нескольких малых озер) она тянется по правому берегу р. Курья снова до левого берега р. Томь, а там на пароме осуществлялся перевоз в 250 сажень⁵⁷.

Всего от губернского г. Томска до границы Красноярского уезда на расстоянии 198 верст 400 сажень были настелены гати длиной 11 верст 81 сажень, по плану предполагалось устроить еще гатей на 4 версты 390 сажень. Вновь выстроенных мостов имелось на 407 сажень, старых мостов – на 300 сажень. Перевоз был один на 25 сажень⁵⁸.

Село Кийское располагалось уже в пределах Красноярского уезда. Всего от границы Томского уезда до безуездного г. Ачинска на расстоянии 188 верст и 100 сажень было сделано гатей 13 верст 195 сажень, необходимо было сделать еще одну гать на 150 сажень, а всего гатей требовалось на 13 верст 345 сажень. Были построены новые мосты на 1 версту 85 сажень, а всего имелось в наличии мостов на 1 версту 145 сажень. Перевозов было на 225 сажень, «кои всей ширины на 4 сажени, старые мосты на 3 сажени». На протяжении тракта по Томскому и Красноярскому уездам от границ Ко-лывано-Воскресенско горного округа («заводского ведомства») до безуездного г. Ачинска на расстоянии 415 верст имелось перевозов на 1 версту, мостов на 2 версты 420 сажень, гатей на 30 верст 95 сажень. Всего дорожные конструкции были на 34 верстах 515 сажень. Содержание планов свидетельствует, что процесс строительства сооружений на большой почтовой дороге в Томском и Красноярском уездах в изучаемое время еще не был завершён, в то время как по Каинскому уезду ситуация с дорожными сооружениями была относительно более благополучной. Впрочем, не исключено, что авторы карт по Каинскому уезду просто не обращали внимания на ветхость здешних мостов и гатей.

⁷ Катюнов О.Н. Указ. соч. – С. 20.

⁸ Там же.

Итак, перед нами четыре архивных дела, состоящие из двух атласов с планами почтовой дороги по Томской губернии от ее западной до восточной границы в масштабе в 1 дюйме 250 саженой на 13 и 14 листах, и двух планов почтовой дороги по Каннскому уезду на 1 листе каждый масштабом в 1 дюйме 3 версты. Даты начертания и написания планов на них не указаны. Если исходить из датировки архивной описи, то можно предположить, что картографические документы были созданы в 1839 г. Но административное деление в это время было уже не уездным, а окружным. Карты явно составлялись до разделения Сибири на Западную и Восточную, так как Красноярский уезд в этих планах представлен в составе Томской губернии. Следовательно, планы должны быть датированы до 1822 г., т. е. до введения нового административно-территориального деления Сибири.

Более подробную информацию о времени составления планов почтовой дороги мы получили, изучив дела ГАОО за 1803-1821 гг. из фонда Сибирского генерал-губернатора. Из дела № 307 удалось узнать, что в 1818 г. в ответ на отношение Министерства внутренних дел, собиравшего сведения о дорогах и почтовых картах Российской империи, в сибирских губерниях не только собирали необходимые для министерства сведения, но и составляли чертежи почтовых дорог. В Томской губернии была составлена «Ведомость о почтовых по Томской губернии дорогах с показанием на оных станций и числа от одной до другой верст, и количестве почтовых лошадей на каждой станции поставленных». Ведомость составил уже известный нам Степан Зверев⁵⁹.

При картографировании почтовых дорог Томской губернии возникла несогласованность. Как пишет томский гражданский губернатор Д.В. Илличевский, «начальник колывано-воскресенских горных заводов обербергмейстер за колывано-воскресенскую округу сам отправлял от себя карту прямо к начальнику Главного штаба Е. И. В.». «Таким образом, - со-

⁵⁹ Катюшов О.Н. Указ. соч. – С. 21.

общал Илличевский, - карта Томской губернии, так сказать, должна быть представлена разорванной надвое и вместо одной карты составляла бы две»⁶⁰. Это объясняет разрыв от д. Тырышкиной до г. Томска на трактовых планах Томской губернии. Эта местность как раз и находилась под управлением начальства Колывано-Воскресенских заводов, которое составило собственные чертежи здешнего участка дороги.

В декабре 1819 г. в Иркутск генерал-губернатору Сибири М. М. Сперанскому от томского гражданского губернатора Д.В. Илличевского было отправлено отношение «с представлением четырех планов с описаниями». В нем говорилось, что «томский губернский землемер надворный советник Зверев на Ваш приказ составил: 1. План всем описанным по Каинскому уезду чрез измерение землям с ведомостию, сколько у каждого селения и какого количества состоит во владении земель. 2. Лежащей по тому Каинскому уезду почтовой губернской дороге, по вновь произведенному измерению, подробные планы, составленные тетрадью, с положением на оных всех мостов и гатей и с описанием оных настоящей величины и 3-е. Два плана из тех подробных планов составленные, первый от границы Тобольской губернии до уездного томской губернии города Каинска, а второй от Каинска до границы Томского уезда с положением на всей прикосновенной к той дороге ситуации внес сие ко мне для представления к Вашему Высокопревосходительству... Я имею честь представить при сем в двух трубках на благорассмотрение Вашего Высокопревосходительства»⁶¹.

Из Иркутска уже 7 января 1820 г. была отправлено письмо М. М. Сперанского с объявлением благодарности землемеру Звереву «за труды его»⁶².

Таким образом, из письма Д.В. Илличевского и благодарности М.М. Сперанского можно установить датировку охарактеризованных выше карт

⁶⁰ Катионов О.Н. Указ. соч. - С. 21.

⁶¹ Там же. С. 22.

⁶² Там же.

и планов. Работы по измерению дороги и начертанию этих планов производились в 1818-1819 гг. Хотя о планах дороги по Томскому и Красноярскому уездам в письме Илличевского не говорится, но авторство Степана Зверева и методика, по которой был составлен атлас планов-чертежей из дела № 540, свидетельствуют о синхронности всех картографических работ, в том числе тех, что производились под руководством Зверева каинским и кузнецким уездными землемерами.

Из дела становится ясным, что в это же время происходило составление «Ведомости о дорогах Тобольской губернии с показанием на оных станций, числа верст и числа лошадей на станциях поставленных. Измерение учинено с 1806 по 1810 год с перестановкой верстовых столбов, учинена в Тобольске 1818 года». Также был составлен подобный вышеописанным атлас чертежей и по Тобольской губернии. В его составлении участвовали губернский землемер Филимонов, омский уездный землемер коллежский секретарь Панютин, тюменский уездный землемер коллежский регистратор Борис Филимонов и березовский уездный землемер коллежский регистратор Василий Филимонов. Изъяснения подписывал состоящий в штате Тобольского губернского правления отставной прапорщик Каргаев. Об этой работе сообщил в феврале 1821 г. тобольский гражданский губернатор сибирскому генерал-губернатору. Однако этого атласа чертежей в фондах ГАОО, к сожалению, не имеется.

Таким образом, подробные чертежи Томского губернского почтового тракта, хранящиеся в картографическом фонде ГАОО (дела 538–540), а также интересные не описанные еще дорожные карты составлены в 1818-1819 гг. Это подтверждается перепиской генерал-губернатора Сибири с томским и тобольским гражданскими губернаторами.

Имея ввиду указание томского губернатора Илличевского на отсылку Колывано-Воскресенским начальником карты путей сообщения Колывано-Вознесенского округа к начальнику Главного штаба Е.И.В., мы обратились к оп. 1. Ф. 422 РГВИА, составленной Л. Смоктуновичем под загла-

вием «Опись документальных материалов коллекции Военно-ученого архива «Дороги и маршруты». Данная опись является продолжением и дополнением отдела XI каталога ВУА (т. IV. отд. XI. С. 1 – 95). В отделе «Сибирь» под № 711 встречаем карту почтовых дорог, находившихся в ведении Колывано-Воскресенских заводов (Томская губ.). Составителем ее являлся С. Сметанин (1 л., рукописная, в красках, 65 x 98 см, М. 1: 840000). Таким образом, можно состыковать недостающий участок Тырышкина – Томск с ранее указанными картами Томской губернской почтовой дороги.⁶³

В этой же описи за № 710 имеется почтовая карта Тобольской губернии, составленная землемером В. Филимоновым. (1 л., рук., в красках; 152 x 81 см., М 1: 1470000). Подписана генерал-губернатором Ф.А. Брином. А за № 712 имеется описание дорог Тобольской губернии на 12 л. (1819 г.). Описание почтовых дорог Тобольской губернии было также подготовлено губернским землемером А. Панютиным на 3 л. в марте 1824 г. (Д. 716). За № 713 почтовая карта и описание дорог Томской губернии, составленные губернским землемером С. Зверевым. (1 л., рук, в красках, 92 x 124 см + 9 л. текста, М 1: 210000). Подписано гражданским губернатором Илличевским (1821 г.). Степан Зверев в феврале 1824 г. подготовил описание почтовых дорог Томской губернии на 6 л. (Д. 715). Там же в описи за № 714 дано описание дорог Иркутской губернии на 12 января – 1 марта 1822 г. на 9 л., подготовленное губернским землемером А. Лосевым, о котором Н.В. Семивский в 1817 г. в «Новейших и достоверных повествованиях о Восточной Сибири» писал: «Губернский землемер и Императорского вольного экономического общества член г. надворный советник Антон Иванович Лосев, который хотя родом и сибиряк, из Сибири никогда не выезжавший, но дело свое знает совершенно»⁶³. В 1824 г. Коноваловым было подготовлено описание почтовых дорог Енисейской губернии на 2 л. (Д. 717). Итак, пока удалось обнаружить полностью картографическое изо-

⁶³ Цит. по: *Наумов Г.О. Восточная Сибирь в русской географической литературе первой половины XIX в.* / Г.О. Наумов // *История геолого-географических наук.* – М., 1962. – Вып. 3. – С. 51.

бражение и описание почтовой дороги по Тобольской и Томской губерниям, а также описание дороги и карты по Енисейской и Иркутской губерниям. Ранее были составлены описание почтовых дорог Тобольской губернии 1798 г. и около 1798 г. – описание почтовых дорог Иркутской губернии на 6 л. В 1803 г. губернский землемер Кругликов составил почтовую карту Тобольской губернии (1 л., рукописный, в красках, 47 х 2000 см, М. 1: 470000) (РГВИА. Указ. опись). В Омском гос. архиве хранится «Абрис части Кругоморской дороги лежащей от губернского города Иркутска до Култучского приморского селения расстоянием до 95-ти верст. Сочинен примерно во время проследования комиссии отрешенной для открытия и осмотру дорог кругом Байкала моря мая 5-го дня, 1808 года»⁶⁴. В масштабе в 1 дюйме – 2 версты, на бумаге: 126 х 26 см. Обозначены реки и речки, горы и возвышенности, лощины и пади, болота, глинистые грязи с высунувшимися камнями, лес, пашни, дорога. Населенные пункты: губернский город Иркутск, слобода, деревни, удобные места для станций, станец. Проведенная дорога от Иркутска до Култука к берегу Байкала шла через д. Смоленскую на р. Олхе – притоке Иркуты, далее через д. Опинину на р. Иркуте к д. Баклашинской на р. Иркуте, от нее к слободе Введенской на Иркуте, далее через речку Нижние Моты (там определено удобное положение для станции), затем через Осиновую гору и Подкаменную гору к станцу Круглоеланскому, от него к пади Больше Глубокой (тоже удобное место для станца). Затем пересекала падь Мала Глубока, падь Мала Вересевска, падь Больше Вересевска, через р. Медвянку и два ее притока к селу Култцкому на море Байкале. Абрис не имел градусной сетки и являлся копией подлинной карты, потому что ее с подлинной сверял тобольский губернский землемер Василий Филимонов.

Историк картографии и геодезических работ в России З.К. Новокшова–Соколовская отметила, что в XIX в. математические дисциплины – геодезия и картография – фактически выделились из географии, а топо-

⁶⁴ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 520.

графия сблизилась с географией и геодезией. «По материалам топографических съемок стали составляться государственные топографические и мелкомасштабные карты. Но для того, чтобы составить карту, необходимо не только произвести съемки с определенной полнотой и точностью, но и определить координаты достаточного количества опорных пунктов для обоснования этих съемок», - пишет исследовательница⁶⁵.

На протяжении всего XIX ст. такие съемки в Сибири проводились постоянно военными топографами и экспедициями императорского Русского географического общества. В результате появились карты Сибири, ее отдельных частей – губерний и уездов, базирующиеся на строгой научной основе того времени. В том числе с отображением путей сообщения.

В 1829 г. составлена «Генеральная карта Тобольской губернии с показанием почтовых и больших дорог, станций и расстояний между оными верст». (СПб., 1 л., мн. кр., раскрашена от руки, М. в 1 см 33 км). Чуть ранее, в 1825 г. была составлена «Генеральная карта Томской губернии с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояния между оными верст. Соч. по новейшим и достоверным сведениям». (СПб., 1 л., 40x53 см, мн. кр.)⁶⁶. Аналогичные карты были составлены при Почтовом Департаменте по Тобольской, Енисейской и Иркутской губерниях и Омской области под руководством полковника Пядышева. Карты эти входили в Географический атлас Российской империи (Лл. 51, 52, 53, 54, 55)⁶⁷.

В это время создаются окружные карты, на которых, наряду с другими сведениями, отмечаются пути сообщения и приводятся статистические данные. Например, «Карта Томского округа, означающая местное положение всей округи, всех больших и малых русских и инородческих селений и живых урочищ и с разделением оных на волости и с показанием

⁶⁵ Новокшонова-Соколовская З.К. Картографические и геодезические работы в России в XIX – начале XX вв. / З.К. Новокшонова-Соколовская. – М., 1967. – С. 4.

⁶⁶ ОК РГБ. Ко – 110 / VII – 60; Коу – 22 / V – 161.

⁶⁷ ОК БАН. V 1936 б / 1 – Тобольская губерния; V 1936 а / 3 – Томская губерния; V 1936 б / 2 – Енисейская губерния; V 1936 а / 4 – Иркутская губерния; V 1936 а / 2 – Омская область.

волостей ясашных народов. Начерчена в 1826 году». На 1 л., на ватмане 92 x 120 см; масштаб: в а/д – 20 в. Чертил Томский губернский землемер, имя которого, к сожалению, на карте не сохранилось. Может быть, им был ранее упоминавшийся в 1824 г. Степан Зверев. Изъяснение, написанное на карте, приводит сведения не только топографического, но и статистического характера. В частности, количество почтовых станций: по губернскому тракту – 21, по уездным: в Барнаул – 2, в Нарым – 14. «По почтовым дорогам имена селений в коих почтовые станции подчеркнуты красными чертами»⁶⁸. Видимо, и эти, и губернские карты составлялись в ответ на запрос Почтового Департамента к начальникам губерний о доставлении ему новых почтовых карт и ведомостей о станциях и расстояний между ними «по точному нумерованию», так как прошло 23 года после издания последнего Почтового дорожника в 1801 г.⁶⁹ Не зря Генеральные карты губерний и областей 1825/6 гг. в легенде содержали указание на почтовые и главные дороги, станции и расстояния между ними.

«Подробная карта Колывано-Воскресенского горного округа, составленная в Главной Барнаульской чертежной 1835-го года из частных карт, которых составлением занимались горные инженеры и унтер-шихтмейстера по распоряжению бывшей канцелярии Колывано-Воскресенского горного начальства 1821-го года» хотя и имеет свое назначение, но она хороша для изучения обозначенных на ней населенных пунктов, в том числе на путях сообщений⁷⁰.

Дорожные карты создавались на протяжении всего XIX в. В 1809 г. была составлена «Дорожная карта Российской империи, всем почтовым, проселочным, проезжим дорогам способным для кратчайшего проезду товаров торгующему купечеству и прочим промышленникам». (М. 1:

⁶⁸ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 159.

⁶⁹ *Почтовый дорожник* или описание всех почтовых дорог Российской империи, царства Польского и других присоединенных областей. В трех частях с принадлежащими к оному таблицами, расписаниями, почтовыми картами и др. сведениями. Издан по высочайше утвержденному Е. И.В. положению Комитета гг. Министров от Почтового Департамента. – СПб., 1824. – С. I.

⁷⁰ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 283.

2940000. изд. в СПб. 1 л., раскрашена, 90x130). В 1822 г. была издана «Генеральная карта Российской империи с означением больших и малых почтовых дорог в самые отдаленнейшие места государства». Издал и гравировал Г. Савинков. (М. 1: 5250000. 1 л., раскрашена, 95x192)⁷¹. В 1841 г. издана дорожная карта Западной Сибири, составленная в Омске в генеральном штабе Отдельного Сибирского корпуса (на 1 л., рук., в кр., 156 x 117 см. М. 1: 1680000) под руководством подполковника барона Сильверьельма (Д. 718). Затем находим маршрутные карты Западной Сибири, гравированные в СПб. в 1843 г., в военно-топографическом депо Сергеевым (на 1 л., печатные, 47 x 73 см, М. 1:2520000) (Дд. 720 – 721). В это же время идет составление маршрутных карт и описание дорог Тобольской губернии в Омске в штабе Отдельного Сибирского корпуса (1л, рук., в кр., 36 x 45 см.. + 8 л. текста, М. 1: 2600000) под руководством Сильверьельма (Д. 723). То же встречаем за 1846 г. по Томской губ. (1л, рук., в кр., 37 x 43 см. + 22 л. текста, М. 1: 2590000) (Д. 724)⁷².

В 1844 г. в Главной Барнаульской чертежной с частных планов межевщиком Кануниковым составляется рукописная «Карта почтовым дорогам, пролегающим по землям, принадлежащих Колывано-Воскресенским горным заводам от г. Барнаула до границ губернского ведомства» в масштабе: в 1 дюйме – 10 верст. Бумага на ткани. Обозначены под литерами А, Д, Е три дороги с ответвлениями, выходившими на Московский тракт. «А» – до станции Медведской, от которой шли три направления: на Томск до станции Проскоковой; на Каинском направлении до станции Тырышкиной; и из Каинска в Томск от станции Тырышкиной в Калтайский. Под литерой «Д» обозначен маршрут с Московского тракта со станции с. Берского через Сузунский завод к городу Каинску через станцию Кудринскую до границ заводского ведомства. Литера «Е» обозначала путь от станции Крутихи к г. Омску. Столь подробная карта размером 240 x 140 см., захваты-

⁷¹ ОК РГБ. Ко – III / VI – 49; Ко – 105 / VI – 35.

⁷² РГВИА. Ф. 422. Оп. 1.

вающая часть самого тракта с прилегающими путями, конкретизирует наше представление о системе почтовых путей одного из крупнейших территориальных ведомств России. На карте обозначены расстояния между населенными пунктами и дается конкретная информация о перевозе в с. Дубровине, который был «шириной 500 сажен и находился все летнее время на трех судах»⁷³.

В дальнейшем, во второй половине XIX в., Московско-Сибирский тракт изображался на всех административных картах сибирских губерний и областей. Например, на картах округов Тобольской губернии: Курганского, Тюменского, Ишимского, Ялуторовского, составленных в 1865 г., в масштабе: в англ. дюйме – 5 верст, имевших целью показать населенные пункты с числом жителей по конфессиональному признаку (раскольники, православные, примкнувшие к расколу, единоверцы, магометане), в обязательном порядке отмечены пути сообщения, в том числе и Сибирский тракт⁷⁴.

Продолжались публикации карт путей сообщения империи. Например, почтовая карта Азиатской России 1855 г.⁷⁵, на которой изображены маршруты между сибирскими городами с указанием расстояний в верстах.

Ценной также является «Почтовая карта Азиатской России, Сибири, изданная Почтовым департаментом». СПб., 1871 г. Издание Картографического заведения А. Ильина. На этой карте подробно обозначены все станции вплоть до Тихого океана⁷⁶. В это время почтовые «номерные» карты прилагались к Почтовым дорожникам Российской империи для исчисления платы за отправляемые письма и посылки и расчета прогонной платы за версту и лошадь с проезжающих, в том числе на общеимперских

⁷³ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 10. Д. 297.

⁷⁴ РГИА. Ф. 1293. Оп. 1. Д. 167. Лл. 1–2.

⁷⁵ ОК РГБ. Ко – S / VII-40; карта 505.

⁷⁶ РГИА. Ф. 1424. Оп. 1. Д. 36. Л. 1.

почтовых картах отдельным фрагментом изображались тракты Сибири и Туркестана⁷⁷.

Наиболее полной картой, отобразившей все пути сообщения Сибири, к которым относились почтовые, транспортные, проселочные, зимние, вьючные, явилась «Военно-дорожная карта Азиатской России», составленная и напечатанная при втором отделении Главного штаба под руководством ген. штаба полковника Ильина, корпуса военных топографов капитаном Кондратьевым и губернским секретарем Соколовым (Вторым) в 1875 г., впоследствии дополняемая новыми сведениями, в том числе и железными дорогами⁷⁸.

В 1894 г. была выпущена специальная карта Азиатской России с указанием маршрута следования в 1891/92 гг. из Владивостока до Тюмени наследника цесаревича Николая Александровича с показом мест остановок и ночлегов последнего⁷⁹.

Карты Московско-Сибирского тракта в определенной хронологической последовательности позволяют проследить формирование и изменение маршрутов тракта, его отдельных участков, а также смещение участков тракта, динамику возникновения населенных пунктов, изменение их статуса (зимовье, станок, деревня, село, город), их местоположение. Картографирование тракта имело и утилитарное значение: расчет или разверстание дорожной повинности между податными сословиями, особенно крестьянами. Кроме того, маршрутные карты тракта обеспечивали, в случае крайней необходимости, информацией квартирмейстерские подразделения российской армии. Дорожные карты позволяли произвести расчет затрат на содержание почтовой гоньбы и гужевых транспортных затрат для купеческого капитала.

⁷⁷ См.: *Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты.* – СПб., 1871; То же. СПб., 1875; То же. СПб., 1880; То же. СПб., 1888.

⁷⁸ РГИА. Ф. 1424. оп. 1. д. 38. Л. 1.

⁷⁹ *Приморский центр РГО – О-ва изучения Амурского края.* Г. Владивосток. Карта Азиатской России, на которой обозначен «Путь его имп. в-ва государя наследника Николая Александровича. 1890/91 г.». 2 экз. М. 1: 8400000. Карт. зав. гл. штаба. 1894, 1895 гг.

Московско-Сибирский тракт, имея статус губернской дороги, находит свое отображение практически на всех картах разной тематической направленности: от административных до экономических. В XVIII в. тракт входит в общероссийскую систему почтовых дорог, в начале XIX в. изображается на специальных почтовых картах империи, а также на региональных: губернских и окружных картах. Работа с картографическими материалами позволяет сделать вывод о том, что картографирование в Сибири происходило не только в связи с административно-территориальным ее реформированием, но также в связи с устройством дороги и заселением ее частей, с развитием почтовой связи, податными интересами властей, военными нуждами и другими задачами.

ГЛАВА 2. ТРАКТ В ЧЕРТЕЖАХ И РИСУНКАХ

Тракт, являясь многофункциональной сухопутной артерией Сибири, нашел отражение в чертежах и рисунках тех сооружений, которые воздвигались на нем в разное время для обеспечения бесперебойного круглогодичного движения всех средств транспорта и пассажиров. По разным источникам на Московском тракте в пределах Западной и Восточной Сибири имелись сотни верст фашинных сооружений, гатей и десятки верст мостов и переправ (перевозов). Кроме того, на тракте использовались разнообразные средства транспорта. Для помощи строителям трактовых сооружений власти издавали инструкции и чертежи, инженеры в рамках своих служебных обязанностей обследовали трактовые сооружения, представляя свои планы разных конструкций, которые сохранились в архивах и не все еще стали достоянием историков техники. Некоторые чертежи, рисунки и фотографии тех объектов, которые обнаружены в архивах, опубликованы разными авторами, приводятся и в этом издании. Качество изображения представляемого видеоряда в некоторых случаях оставляет желать лучшего.

Сооружение дорог было делом трудоемким и технически достаточно сложным. Дороги, устраиваемые в лесистых местах, в крепком, но не каменистом грунте, должны были возвышаться в среднем на два фута. На них устраивались поперечные рвы для спуска воды из лощин и мостики. Вдоль дорог в степных местах на крепком грунте рассаживали деревья. Дороги на каменистом грунте только выравнивали и подготавливали рвы для стока вод, в гористой местности старались делать отлогие спуски. На дороги в болотистых местах обращалось особое внимание. Необходимо было осушать болота. Так как мосты на лежнях отличались неустойчивостью, то старались строить их на сваях. На дорогах с солонцеватым грунтом необходимо было содержать устроенные к тому времени гати. На дорогах, подтопляемых разливом рек, рытвины заделывались немедленно, плотины и дамбы должны были строиться на фашинах. Например, для устройства фашинной дороги длиной 500 сажень и шириной 3 сажени, по нормам Главной дирекции путей сообщения, требовалось материалов: фашин длиной в 1,5 саж. – 16 тыс., кольев длиной в 5 футов – 32 тыс., песка – 107 сажень (куб.) при 5873 человеко/днях⁸⁰.

⁸⁰ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 751. Л. 7.

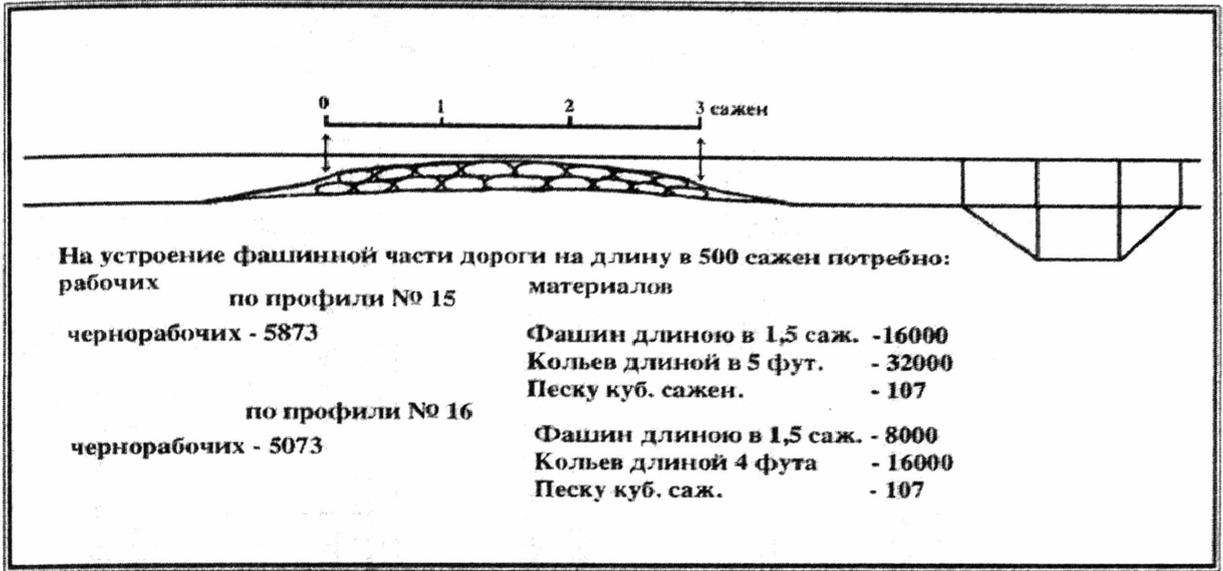


Рис. 66. Фашинная гать шириной в три сажени, уложенная в два ряда (профиль). ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 751. Л. 7.

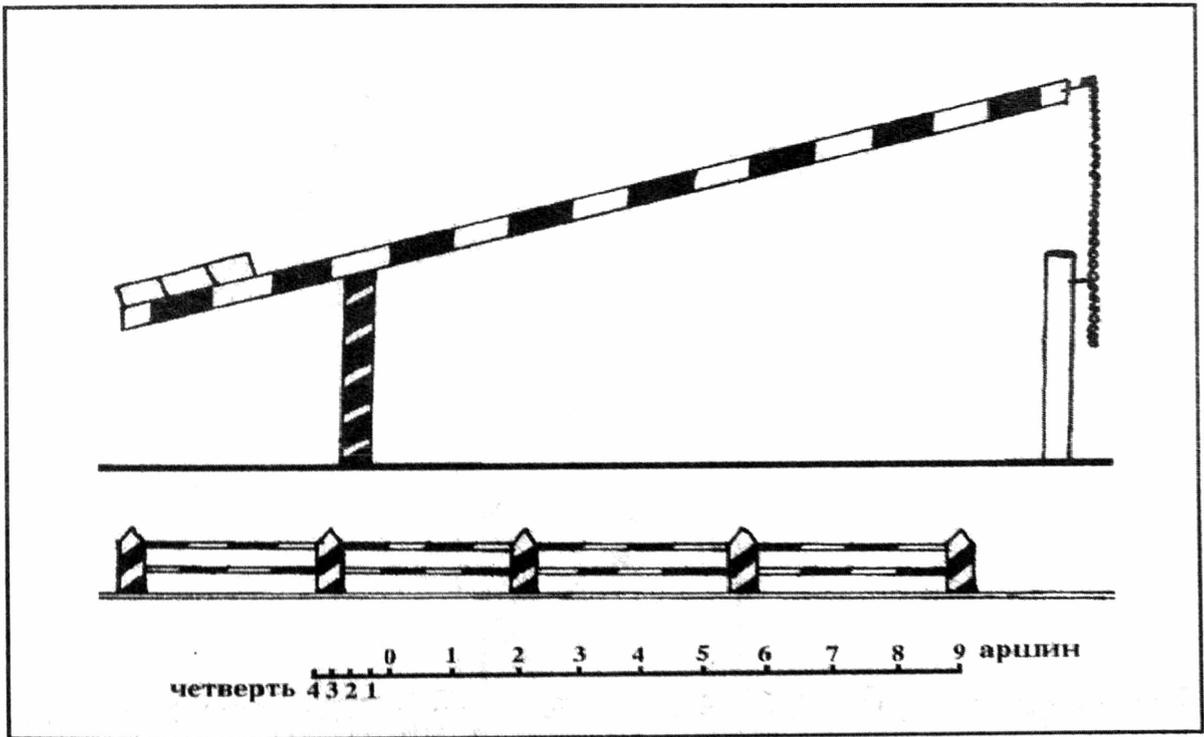


Рис. 67. Вид шлагбаума и надолбов. ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 820.

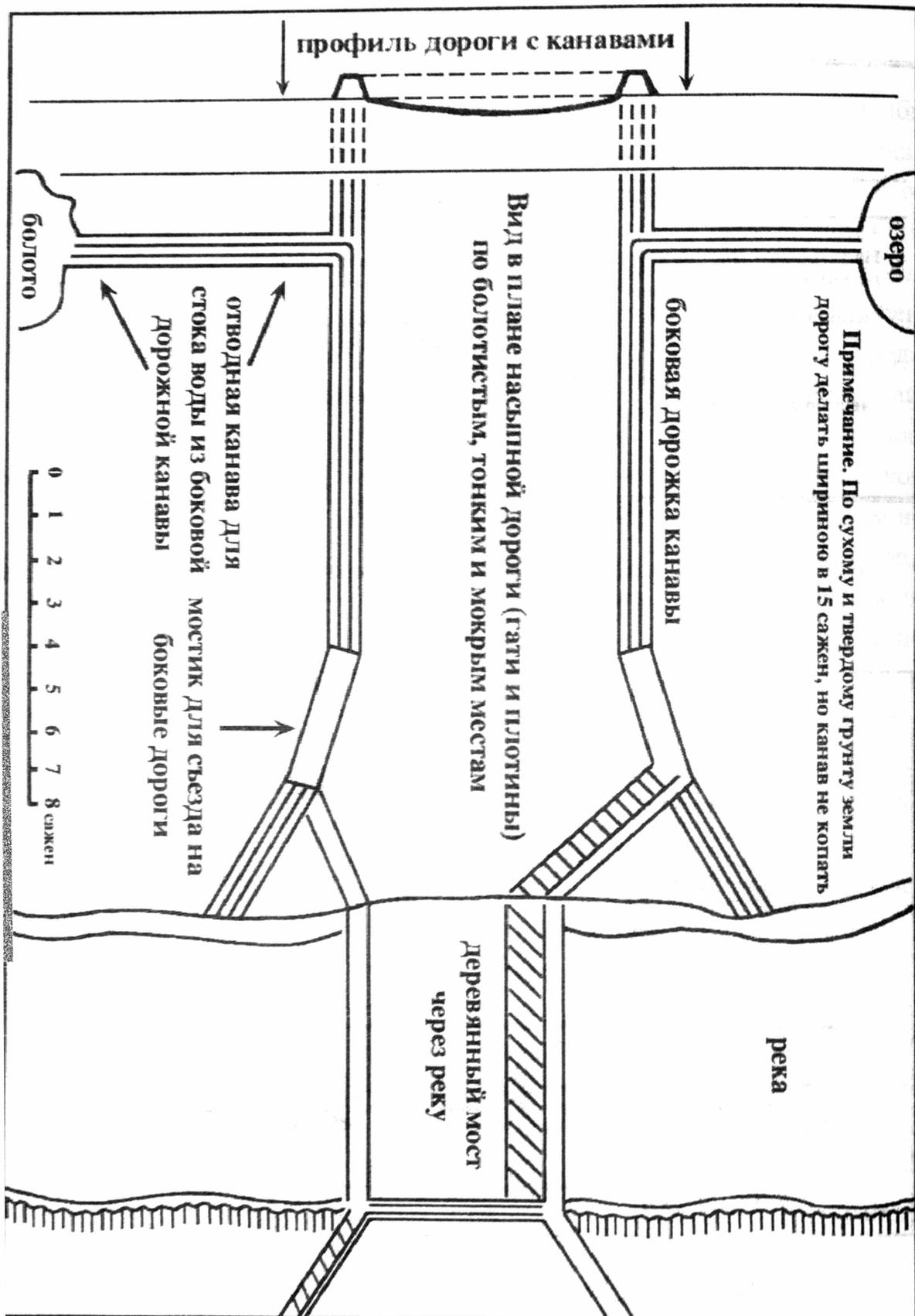
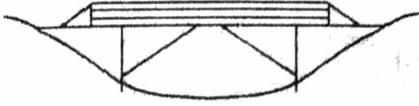


Рис. 68. Чертеж дороги с отводными канавами
(ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д.750).

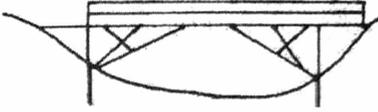
Чертеж деревянного моста через реку, имеющую 5 сажень ширины, устроенного с одним отверстием



Смета.

Плотники - 120 Бревен сосновых - 444
Чернорабочих - 120 Болтов - 30

Чертеж деревянного моста через реку, имеющую 6 сажень ширины, устроенного с подпорками и со схватками.



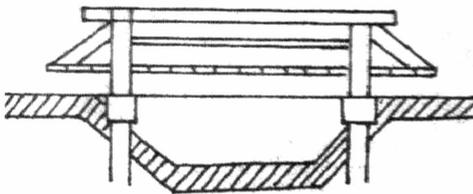
Смета.

Плотники - 175 Бревен сосновых - 494
Чернорабочих - 200 Болтов - 90

Рис. 69. Чертежи деревянных мостов
ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 751. Л. 19, 22.

Чертеж деревянного моста или трубы через канаву, имеющую одну сажень ширины

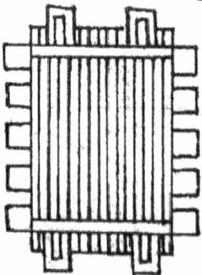
Смета:



Фасад

Рабочие	Число	Материалы	Кол-во материал
Плотники	25	Бревен сосновых	40 штук
Чернорабочие	12	Досок сосновых	39 сажень
		Гвоздей брусковых	140 штук

Чертеж деревянного моста или трубы через канаву, имеющую две сажени ширины.
Число плотников увеличено до 35 человек, чернорабочих до 28.



План

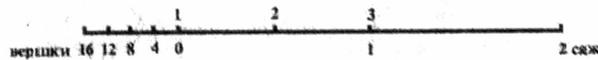


Рис. 70. Чертеж деревянного моста или трубы через канаву
ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 751. Л. 1.

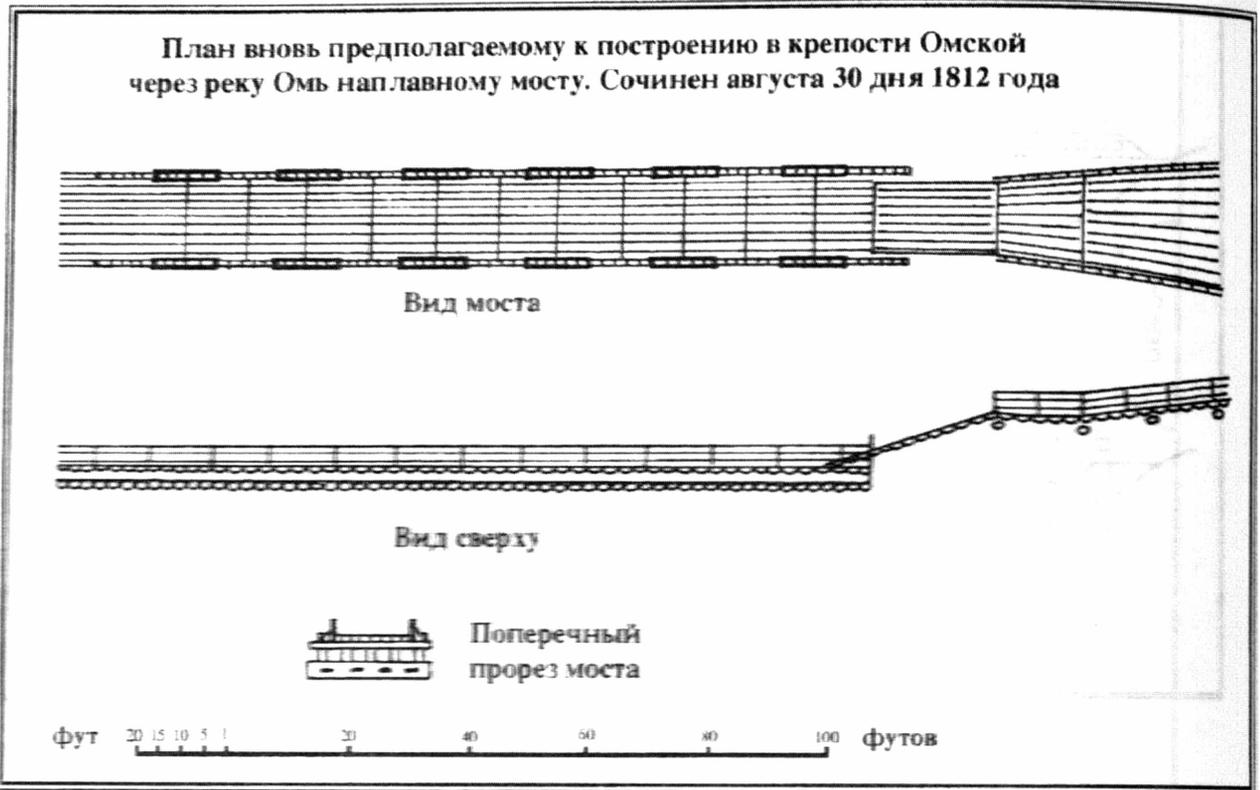


Рис. 71. План наплавного моста через р. Омь. ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 747.

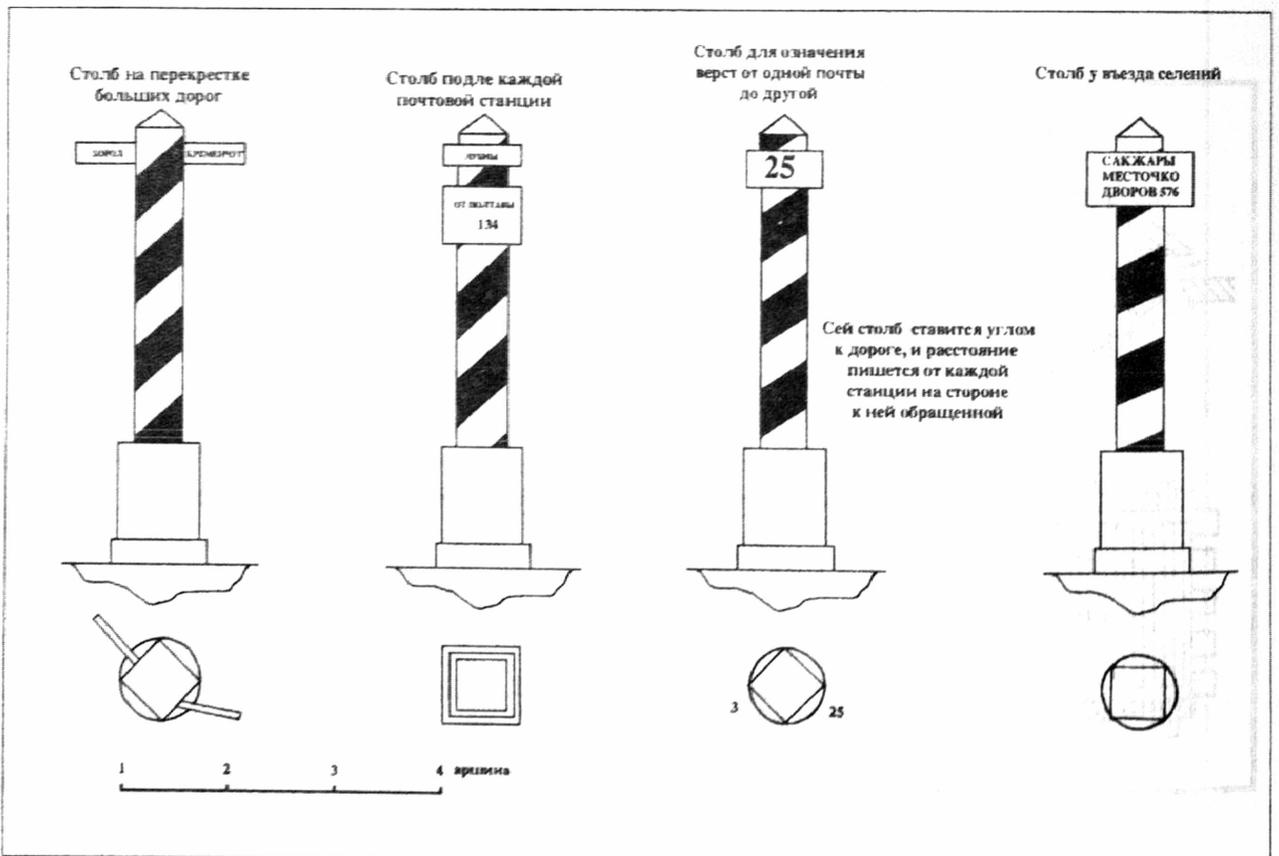


Рис. 72. Столбы, стоявшие на дорогах. ПСЗРИ. Чертежи и рисунки к первому собранию. Высочайше утверждены 14 марта 1805 г. СПб. 1845. Л. 51.

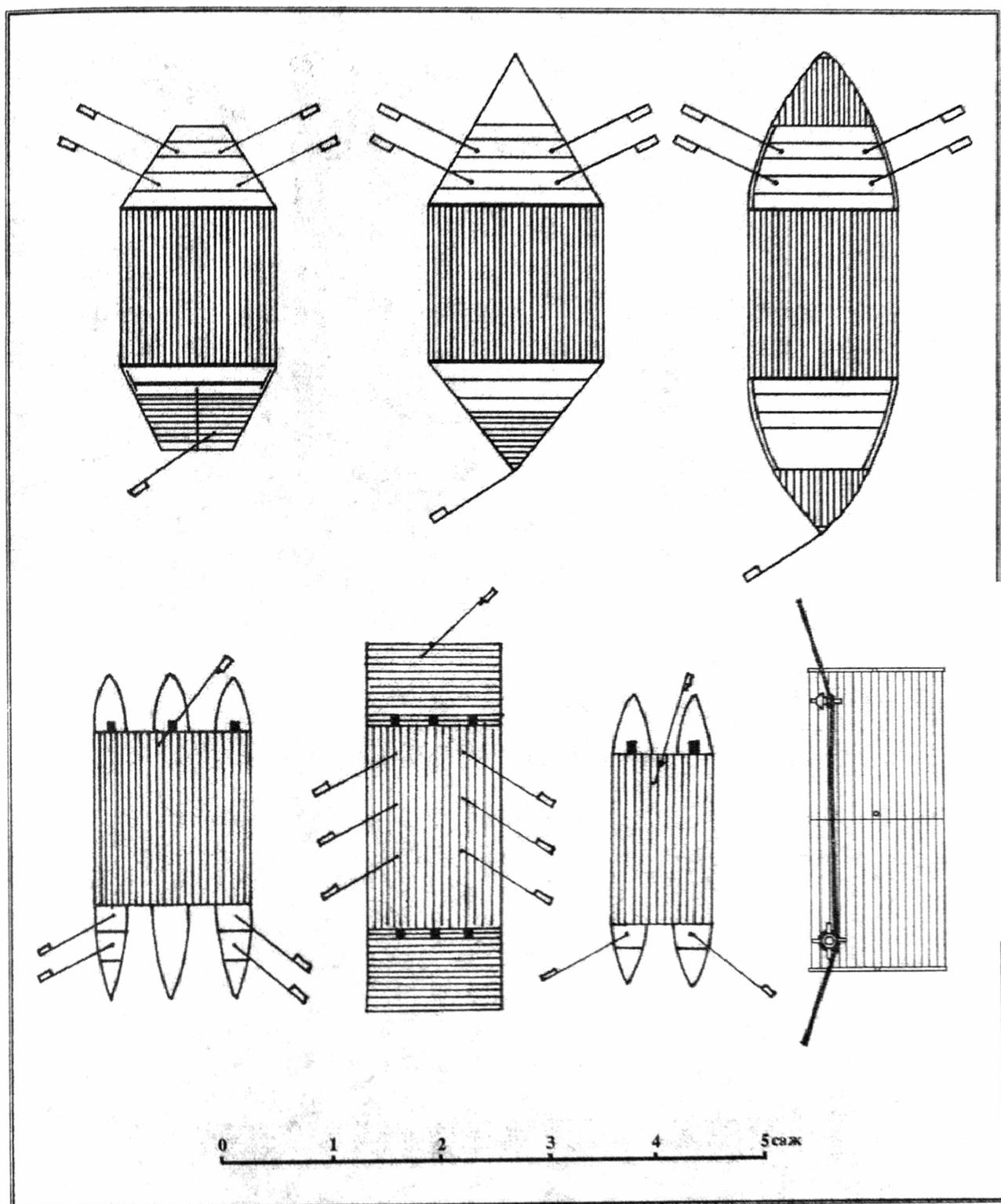


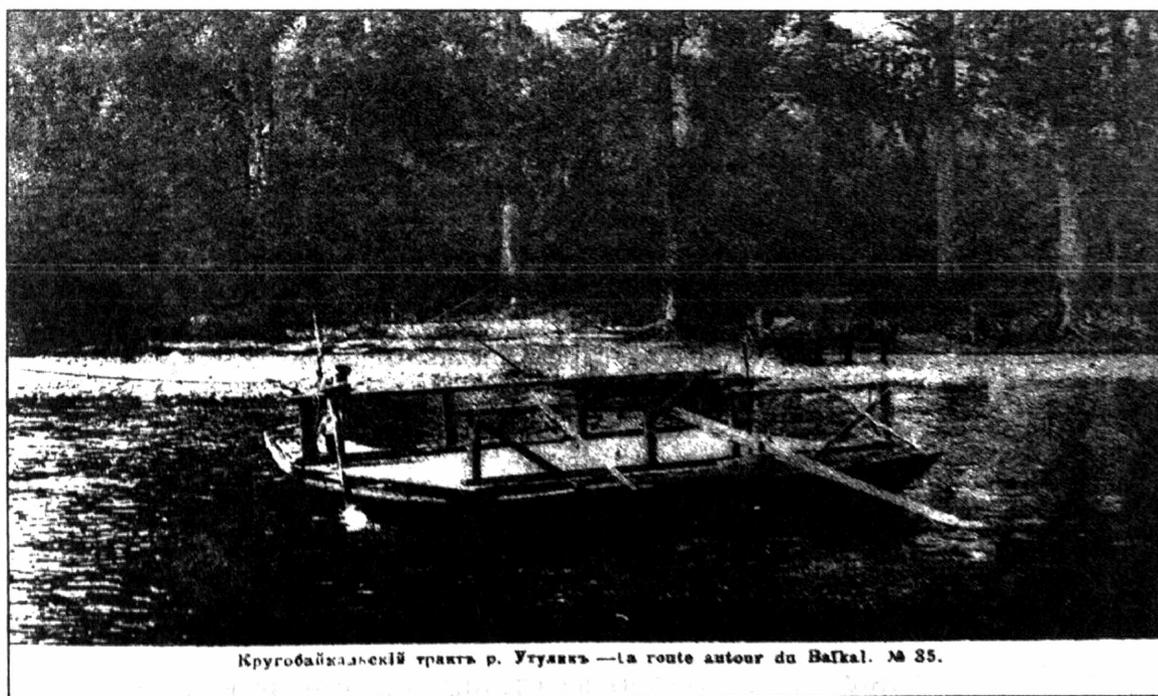
Рис. 73. Планы разным конструкциям перевозов, состоящих в Западной Сибири по большим и уездным почтовым дорогам. Чертил капитан Шматов
 ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 821.



Рис. 74. Переправа через Ангару в районе Иркутска. 1886. Худ. Н. Добровольский // Города России / Авт. текста Ю.Н. Лубченков. – М.: Изд. Белый город, 2005. С. 466–467. На рисунке просматривается канат, укрепленный на лодках, который держал «самолет», т.е. перевоз, ходивший маятником от берега к берегу



Рис. 75. Переправа через Енисей. Неизв. худ. // Беляев. А.В. Воспоминания декабриста о пережитом и перечувствованном. Красноярск, 1990. С. 134.



Кругобайкальский тракт р. Утулик — la route autour du Baïkal. № 35.

Рис. 76. Кругобайкальский тракт. Река Утулик. Открытка. Неизв. издат. 1905-1907 гг. Опубликовано: Елизарова Л. История Кругобайкальского тракта // Земля Иркутская. 1995. № 4. С. 27.

Мосты на реках Тобольской губернии, которые не были быстрыми, строили несложными по конструкции, если не было необходимости их возвышать для прохода льда. Все новые мосты на сваях выполнялись только по чертежам от Главного управления путей сообщения. Те части мостов, которые необходимо было предохранять от загнивания, покрывали горячей смолой или окрашивали. Мосты длиной более 200 сажень должны были иметь в ширину не менее трех сажень. Мосты ставили такой высоты, чтобы их не поднимало самой высокой водой. По концам моста земля укреплялась фашинами, чтобы не накапливалась вода. Если грунт был каменистым, то забивались сваи с железными башмаками. Зимой отряды должны были заготовливать все необходимое для строительства мостов: брусья и доски, выделывая замки так, чтобы сами мосты можно было собирать в кратчайшие сроки, т.е. заготовки надо было только состыковать. А в болотах забивку свай удобнее всего было производить в подмерзший грунт. Перевозные махины строились особыми отделениями и сплавлялись по рекам до места назначения. Материал на перевозные махины заготовливался подрядным способом. Строили их по чертежам от Главного управления путей сообщения. Материалом для подводных частей строений служила лиственница, реже — кедр⁸¹. Дорожные плотины строились из фашинной кладки. Ширина плотин должна была быть не менее ширины мостов. Поверхность плотин, по возможности, покрывалась хрящом, щебнем или песком. Середина плотины приподнималась для стока воды. Для ручьев строились, если была возможность, прочные каменные своды, а сверху возводились плотины или деревянные мосты. Канавы рыли только в тех местах, где необходимо было осушить дорогу. Аллеи рассаживались только в безлесных местах. Столбы верстовые и на поворотах ставились при перекрестках больших дорог, при въездах в села, где имелись почтовые станции и почтовые дома. Столбы устанавливали углом к дороге, расстояние от соседней

⁸¹ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 38. С. 507 — 508.

станции указывалось на стороне, к ней обращенной⁸². Ставились также шлагбаумы на перевозах или мостах, где учреждался денежный сбор с проходящих обозов; столбы были еще и в местах перевозов, на них прибавалась табличка с указанием перевозной таксы. При дорогах, идущих близ речных и озерных берегов, при рытвинах, на узких плотинах устраивались надолбы⁸³.

Для покрытия трактов употреблялись различные материалы. Весь этот материал, если его не было вблизи участка, подвозился к тракту заранее, до начала ремонта. Например, в Томском и Мариинском уездах в 90-х гг. полагалось доставить на «годную душу» по 12 возов гальки⁸⁴. Для подвоза на тракт песка или гальки использовались специально сделанные для этого таратайки-двухколески.

Полотно исправляемой дороги посыпалось слоем песка и гальки, разравнивалось тяжелыми катками. При хорошем ремонте тракт принимал вид шоссе и имел в поперечном разрезе выпуклую форму, которая понижалась к канавам. Идущие по обе стороны канавы прочищались, насыпи со стороны дороги тоже подправлялись. На спусках трактов в лога по внешнему краю устанавливались прочные перила или близко поставленные друг к другу столбики для предохранения от падения экипажей или возов с обрыва, особенно вероятного в ночное время. В тех местах, где были ручьи или речки, работа осложнялась еще ремонтом мостов. Хуже было на участках с болотистой почвой, так как много труда уходило на засыпание болот и настилку на большом пространстве гатей. Однако гати мало помогали: через некоторое время болото засасывало гать и все повторялось снова.

⁸² ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 820. Л. 1.

⁸³ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 38. С. 501 – 506.

⁸⁴ *Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири.* – СПб.: Мин-во земледелия и гос. имуществ, 1894. – Вып. 2. – С. 324.

Вообще в Западной и Восточной Сибири переезжали через реки на паромках, «самолетах», плашкоутах, которые перетягивались через реку на канатах или шли на веслах, на колесах, приводимых в движение воротом, а ворот вертели лошади; «самолеты» же на длинном канате, закрепленном на якоре, двигались течением реки, ударявшей в нос баржи; баржа управлялась рулем, у которого стояли два и более рулевых. На самолеты въезжали, не распрягая лошадей. Иртыш переезжали на лодках даже во время ледохода, когда, как говорят сибиряки, «шла шуга». Тарантасы перевозили также на лодках, но отдельно от пассажиров⁸⁵. В 20-е гг. XIX в. капитаном строительного отряда Шматовым были составлены и начерчены «Планы разным конструкциям перевозов, состоящих в Западной Сибири по большим и уездным почтовым дорогам». Всего изображено семь перевозных конструкций (см. рис. 8)⁸⁶.

В Западной Сибири перевозки имелись через крупные реки Иртыш, Омь, Тара, Обь, Томь. В Тобольской и Томской губерниях в 1818-1819 гг. были обмерены все конструкции на большой почтовой дороге. По имеющимся у нас данным, по Томской губернии того времени по уездам Каинскому, Томскому и Красноярскому на большой дороге перевозов было на 1 версту 150 сажень без учета Оби и Енисея, мостов на 2 версты 529 сажень, гатей на 108 верст 405 сажень⁸⁷. Например, на Оби перевоз в с. Дубровине был «шириной 500 сажень и находился все летнее время на трех судах»⁸⁸.

По данным профессора Е.В. Болдакова, на современных дорогах в условиях среднепересеченного рельефа одно малое водопропускное сооружение приходится на 1,5 – 2 км⁸⁹, т.е. содержание большой дороги в Сибири отвечало современным требованиям по количеству таких со-

⁸⁵ Попов, И.И. Минувшее и пережитое / И.И. Попов. – Л., 1924. – С. 154 – 155.

⁸⁶ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 821. Л. 1.

⁸⁷ Там же. Д. 540. Л. 14; Д. 541. Л. 13 об.

⁸⁸ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 10. Д. 297.

⁸⁹ Бабков, В.Ф. Развитие техники дорожного строительства / В.Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 1988. – С. 49.

оружений. В Каинском уезде на расстоянии 468 верст было 1,1 версты мостовых сооружений, т.е. приблизительно по одному на каждый километр⁹⁰.

Вопрос о содержании мостов и перевозов был решен Сенатом 5 янв. 1754 г., когда были отменены сборы с мостов, перевозов, прорубей и ледаколов и они отданы в вольное содержание. Фактически мосты и перевозки содержались за счет казны. Ответственными назначались губернские, провинциальные и воеводские канцелярии, которые должны были принять в свое ведение состоящие на магистратах и ратушах и на откупах мосты и перевозки и сдавать их на содержание либо городов, либо жителей, проживавших у мест перевозов через реки. Гати и дороги предписывалось содержать жителям сел и деревень: «Исправлять и починивать принуждать»⁹¹. Фактически такое состояние сохранялось на протяжении второй половины XVIII и в XIX ст.

Со временем в губерниях и областях Западной и Восточной Сибири строительство переправ через реки и исправление мостов на почтовых трактах производилось за счет средств земского сбора. Командированный в 1825 г. «для приведения в известное состояние числа и качества переправ строительного отряда капитан Шматов» в Западной Сибири по главному тракту насчитал 21 переправу, а по уездным дорогам, включая и торговый тракт от Тюмени на Ялуторовск, – 18, а всего 39 перевозов, при которых употреблялось до 224 чел. на постройку и починку перевозов по главным и уездным почтовым дорогам⁹². В Томской губернии в смете на трехлетие с 1884 г. из постоянной дорожной повинности в 11653 руб. на содержание перевозов заложено было 9102 руб., что составило 1/11 части всех постоянных земских повинностей и 8/10 постоянной дорожной повинности. Помимо этого, еще устанавливались вре-

⁹⁰ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 541. Л. 13 об.

⁹¹ ПСЗРИ. Т. XIV. № 10170. С. 2 – 4.

⁹² РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 632. Л. 6-6 об.

менные повинности в сумме 47 164 руб., из коих на потребности дорожной повинности выделялось 11 042 руб., что составило чуть менее четверти всех затрат. К ним относились: постройка мостов на почтовых дорогах – 7756 руб., так как на губернский земский сбор было принято содержание мостов через широкий лог на 7-й версте от с. Тяжинского к с. Итатскому на ручье Становом и через р. Антибес; ремонт мостов на почтовой дороге (2070 руб.); постройка дорожных сооружений на вновь пролагаемой почтовой дороге из г. Омска до станции Бекишевой (3286 руб.)⁹³.

В Енисейской губернии в 1870 г. в течение восьми месяцев содержанием перевозов занималось 305 чел. Перевоз через Енисей был не в Красноярске, а в с. Березовском, и попытка перевести его в город в 1870 г. не осуществилась, так как назначенная за перевоз красноярским городским обществом такса была найдена генерал-губернатором слишком высокой. Проект был возвращен для уменьшения таксы⁹⁴. Красноярский перевоз назывался «самолетом»⁹⁵. Например, по сведениям «Книги для записей денежных сумм, получаемых за перевоз грузов через р. Енисей» Красноярской городской думы, в 1850 г. на нем было перевезено через Енисей с 26 апреля по 22 октября: людей – 9078, лошадей в упряжке в каретах, телегах, бричках, дрожках – 2791, лошадей верховых и в упряжках 1247, товаров – 154 494 пуда, лошадей без упряжи, коров и быков – 390⁹⁶.

В 1879 г. в губернии содержанием перевозов занимались 238 чел.⁹⁷ В 1886 г. перевозки в течение семи месяцев содержало 176 чел.⁹⁸ В Иркутской губернии переправ было 21: по Московскому тракту: в Иркут-

⁹³ Памятная книжка Томской губернии на 1885 год. – Томск, 1885. – С. 62, 68, 76 – 79.

⁹⁴ Обзор Енисейской губернии за 1870 г. – Красноярск, 1871. – С. 23.

⁹⁵ Прибылев А. В. Записки народовольца / А. В. Прибылев // Историко-революционная библиотека. – М., 1930. – № 6–7. – С. 142.

⁹⁶ ГАКК. Ф. 173. Оп. 1. Д. 1114. Л. 24 об. – 25.

⁹⁷ Обзор Енисейской губернии за 1879 г. – Красноярск, 1880. – С. 19.

⁹⁸ Обзор Енисейской губернии за 1886 г. – Красноярск, 1887. – С. 21.

ске – через Ангару, в Биликтуе – через р. Китой, в Мальте – через р. Белую, в Зиме – через Оку и Зиму, в Тулуне – через Ию, в Нижнеудинске – через Уду, в Бирюсе – через Бирюсу. По Кругобайкальскому тракту: в Иркутске – через Ангару и в Снежной (на границе с Забайкальской областью) – через р. Снежную, а по Якутскому тракту – через р. Лену в Качугском и Пономаревском селениях. Три из них (два в Иркутске и один в Биликтуе) устроены были на плашкоутах, остальные производились обыкновенными карбасами. 11 перевозов содержались подрядчиками, а 10 – обществами⁹⁹. Переправа через Ангару в Иркутске совершалась на плашкоутах с большой осторожностью из-за быстрого и сильного течения реки¹⁰⁰. На Московско-Сибирском тракте от Тюмени (без захода в Тобольск) до Кяхты было 22 переправы и перевоза через крупные реки: в с. Богандинском (Килки) переправа через р. Пышму, в с. Заводуковском – через р. Тобол, в д. Камышенке – через р. Ишим, в г. Омске через р. Иртыш, в с. Сыропятском – через р. Омь, в с. Спасское – через р. Тартас, в с. Дубровино – через р. Обь, в г. Томске – через р. Томь, в д. Турунтаево – через р. Яю, в г. Мариинске (с. Кийское до 1856 г.) – через р. Кию, в д. Красноречинской Енисейской губернии – переправа через р. Чулым, в д. Больше-Кемчугской – через р. Кемчуг, в г. Красноярске – перевоз через р. Енисей, в д. Половино-Черемховской – перевоз через р. Бирюсу, в г. Нижнеудинске – через р. Уду, в Тулунской – через р. Ию, в Зиминской – через реки Зиму и Оку, в д. Мальтинской – перевоз через р. Белую, в д. Боковской (в 13 верстах от Иркутска) – переправа через р. Ангару. Летом в навигацию производилась переправа в Лиственничном через оз. Байкал (либо через р. Снежную в Снежной по Кругобайкальскому тракту). Далее переправа была в д. Джидинской через р. Селенгу на пароме¹⁰¹. По данным Указателя главных почтовых сибирских трак-

⁹⁹ *Обзор Иркутской губернии за 1881 г.* – Иркутск, 1882. – С. 35.

¹⁰⁰ *Ядринцев Н.М.* Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении / Н.М. Ядринцев. – Изд. 2-е. – СПб., 1892. – С. 39.

¹⁰¹ *Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г.* – Томск, 1895. – С. 179–181, 191.

тов, на Московско-Сибирском от Тюмени до Иркутска нами подсчитано 15 крупных перевозов, из них примерно 10 представляли собой так называемые «самолеты» или плашкоуты. Описание их давал Н.А. Астырев¹⁰². На реках Восточной Сибири чаще всего встречалось такое перевозное средство как плашкоут или «самолет». «Вот и перевоз через р. Енисей – самолет, многими из нас видимый впервые на мощных волнах Енисея, и с него-то, когда мы вышли на середину реки, могли видеть панораму города (Красноярска)», - удивлялся ссыльный народоволец А.В. Прибылев¹⁰³.

На почтовых трактах Иркутской губернии было устроено 73 моста, а именно: в г. Иркутске – 2, по трактам: Московскому – 34, Ангарскому – 2, Амурскому – 7, Кругобайкальскому – 21 и Якутскому – 7. Исправление и постройка мостов производилась за счет губернского земского сбора и обошлась в 1881 г. в 12,5 тыс. руб.¹⁰⁴ В 1882 – 1883 гг. в Нижнеудинском округе Иркутской губернии было исправлено несколько старых мостов через реки Курзан, Окульшед, Кимильтей, Шерагуль. Ремонт обошелся в 11 тыс. руб. Новые мосты были построены через р. Озерную № 1, рч. Шебарту, на 8-й версте от ст. Шерагульской к Тулуновской, через рч. у с. Тулуновского и с. Замзорского. Постройка новых мостов вышла дороже ремонта – в 13 тыс. руб. Один только мост у ст. Замзорской обошелся в 5947 руб. 42,5 коп.

Мостами дело не ограничивалось. Надо было ремонтировать подъезды и исправлять гати у мостов. Например, ремонт гати у р. Окульшед в июне – октябре 1883 г. стоил 1419 руб. 66 коп., у р. Курзал – 683 руб., с. Тулинского – 525 руб., на 8-й версте от с. Шерагульского к Тулуновской – 510 руб., через р. Кимильтей – 449 руб. Кроме Московского тракта, на Амурском тракте было исправлено 11 мостов за 5 тыс. руб. Все

¹⁰² Астырев, Н. На таежных прогалинах: Очерки жизни населения Восточной Сибири / Н. Астырев. – М., 1891. – С. 4-5.

¹⁰³ Прибылев, А.В. Записки народовольца / А.В. Прибылев. – М., 1930. – С. 142.

¹⁰⁴ Обзор Иркутской губернии за 1881 г. – С. 35.

работы по исправлению этих мостов были отданы с подряда и выполнены в течение 1883 г.¹⁰⁵

В 1887 г. в Забайкальской области на Кругобайкальском тракте проводились работы по устройству мостов через речки Переемную, Мантуриху и Выдренную за счет средств земского сбора¹⁰⁶. Всего же по Восточной Сибири насчитывалось 1069 мостов, 1882 гати и 165 перевозов. На дорогах Енисейской губернии было 332 моста, 603 гати и 20 перевозов, по Иркутской губернии – 400 мостов, 120 гатей и 114 перевозов, по Якутской области – 337 мостов, 79 гатей и 31 перевоз¹⁰⁷. Таким образом, процесс постоянного сооружения и поддержания в порядке инженерных сооружений на главном тракте Сибири и прилегавших к нему дорог происходил непрерывно с использованием достижений инженерной мысли того времени. Например, в 1825 г. на Сибирском тракте в Восточной Сибири было построено вновь и поправлено 67 мостов и сделано 14 гатей, в 1826 и 1827 гг. построено 14 мостов, а прочие приведены в нормальное состояние и окончены в 1828 г.¹⁰⁸

По сведениям, собранным Г.С. Батеньковым до 1822 г., на «большой трактовой дороге» от границ Пермской губернии до Забайкалья мостов было 904 общей протяженностью в 46 103 саж., гатей протяженностью в 116 949 саж., перевозов – 39, включая пять до Кякты. Плюс к этому можно добавить по «большой непочтовой дороге» из Тюмени в Ишим 113 мостов длиной в 1780 саж., гатей 3251 саж. и 6 перевозов¹⁰⁹.

В целом состояние инженерных сооружений и перевозных средств современниками оценивалось как не вполне удовлетворительное. Так, в 1856 г. инженер-майор Лазарев, состоявший при генерал-губернаторе Западной Сибири Г.Х. Гасфорде, в докладной записке на его имя писал о

¹⁰⁵ Обзор Иркутской губернии за 1883 г. – Иркутск, 1884. – С. 34.

¹⁰⁶ Обзор Иркутской губернии за 1883 г. – Иркутск, 1884. – С. 34.

¹⁰⁷ Обзор Забайкальской области за 1887 г. – Чита, 1888. – С. 14.

¹⁰⁸ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 707. Л. 63-64.

¹⁰⁹ НИОР РГБ. Ф. 20. К. 4. Д. 16. Л. 1 – 3 ; Д. 15. Л. 1 – 13.

состоянии дороги от г. Омска до границы Пермской губернии, обращая особое внимание на то, что этот путь – главный, почтовый и коммерческий – не везде и не во всякое время удобен для проезда: «Устроенные мосты через овраги, лощины водой повреждаются или вовсе разрушаются и разносятся, и ежегодное восстановление их в должном виде составляет для обывателей труд тяжкий, ценный и бесполезный. Переправы через реки находятся в дурном состоянии и небезопасны для проезжающих: конструкции для перевозных судов и паромов не применены к характеру рек, управление ими неудобно и потому переправа производится медленно и при малейшем ветре опасна; паромы устроены в местах грязных и топких, а съезды при переправах круты, не ограждены надолбами; экипажи требуют помощи перевозчиков, не всегда в достаточном числе на переправах бывающих... Бывали случаи во время водополя лодки с экипажами носило дня по три, снося ниже станции»¹¹⁰.

Н.М. Ядринцев отмечал, что преимущественное внимание уделялось так называемым главным дорогам, то есть тем участкам тракта, по которым шли товарные потоки между пунктами и по которым осуществлялось наибольшее движение тяжестей. Эти тракты должны были исправляться в первую очередь. Барабинская, Кемчугская, Кяхтинская и Нерчинская дороги относились к затруднительным, и на них предписывалось обращать особое внимание¹¹¹.

В 1833 г. шоссе Москва – Петербург было достроено. И в том же году, 25 марта, была определена в общих чертах сеть предполагаемых к постройке шоссейных дорог и Высочайше утверждены основные правила об устройстве дорог в государстве. Согласно этому закону, все сухопутные дороги в империи, в том числе и в Сибири, по своему значению делились на пять классов: дороги главных сообщений, или государственные; дороги больших сообщений; обыкновенных почтовых сообще-

¹¹⁰ ГАОО. Ф. 3. Оп. 3. Д. 3867. Л. 5 об., 7.

¹¹¹ Ядринцев Н.М. Указ. соч. – 2-е изд. – С. 507.

ний из губерний в губернию; уездных почтовых и торговых сообщений и, наконец, дороги сельские и полевые. Соответственно этому устанавливалась и различная их ширина: для дорог первого класса 60 саженей; 2-го, 3-го и 4-го – 30; 5-го – 3 сажени. В период преобразования округов путей сообщения, в том числе и упразднения десятого Сибирского, дороги грунтовые, почтовые и торговые находились под управлением Министерства внутренних дел. Для заведования ими были учреждены в губерниях дорожные комиссии, но недостаток в техниках являлся для губернских начальников постоянным препятствием к успешному исправлению и сооружению дорог. После преобразования Ведомства путей сообщения в Управление путями сообщения и публичными зданиями в 1849 г. дорожные комиссии были присоединены к строительным комиссиям. Так как устройство городов, селений и грунтовых сообщений было тесно связано с местным губернским управлением, подведомственным МВД, признано было целесообразным передать гражданскую строительно-дорожную часть обратно в ведение этого министерства с 29 октября 1864 г.¹¹²

По содержанию дороги делились на три категории: государственные, находящиеся на содержании казны; земские – на балансе земства и проселочные, которые должны были содержаться сельскими обществами или владельцами, через земельные наделы которых они пролегали¹¹³.

Дороги главных сообщений (государственные) были шоссейного типа, поэтому содержание их требовало особых затрат со стороны казны и соответствующего технического контроля. В Уставе путей сообщения по своему значению Московско-Сибирский тракт среди дорог 2-го класса не значился. Следовательно, он являлся дорогой 3-го класса – дорогой

¹¹² *Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898)*. – СПб.: Тип. Мин-ва путей сообщения, 1898. – С. 92, 117, 118.

¹¹³ *Устав путей сообщения // Свод законов Российской империи (далее СЗРИ)*. – СПб, 1857. – Т. XII. Ч. 1. Тетр. 1. – С. 5; *Устав путей сообщения (свода законов Т. XII, ч. 1) / Сост. Ф.С. Никольский и В.К. Томашевский*. – СПб., 1877; *Никольский Ф.С. Систематическое изложение законов о путях сообщения / Ф.С. Никольский*. – СПб., 1881. – С. 147.

обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, а по содержанию относился ко 2-й категории, потому что устраивался за счет земского сбора и натуральной дорожной повинности. В тоже время в последней четверти XVIII – начале XIX вв. Московско-Сибирский тракт относился к «Большим или Государственным дорогам», которые «суть те: которые лежат от своих столиц Российской империи к границам соседственных областей, или к знатым портам, по которым происходит многочисленная торговля, как внутренняя, так и внешняя, а с пограничными чужестранными областями ежевременное сообщение». У таких дорог по их устройству «три повозки рядом заложенные, и в четыре лошади, без затруднения могут разъезжаться». Поэтому, тракт и в то время мог быть реально по содержанию «средней» дорогой, «кои проложены между губернскими городами, и от них к столицам, или из какой провинции ко внутренним судовым пристаням, куда привозится большое количество разных купеческих товаров для нагрузки и доставления водным путем к портам»¹¹⁴.

В Уставе путей сообщения предписывалось, чтобы дороги были крепки, удобны для проезда, имели гладкую и ровную поверхность, в низменных и болотных местах возвышались в виде плотин на фашинах и имели канавы для осушения и стока воды. Канавы на твердом грунте могли быть от полутора до двух аршин, на мягком грунте (глина, чернозем) – от трех до четырех аршин, а по болотистым землям, где дорога строилась из фашиныка, – от двух до двух с половиной саженьей. В местах опасных и затруднительных, при спусках с гор на мосты, плотины и гати должны были быть надолбы с перекладинами; для указания необходимых мест – знаки-шесты и т.п. Рассадка деревьев была отменена¹¹⁵.

¹¹⁴ НИОР РГБ. Ф. 68: Ген. штаб. № 6780. Л. 11 об.–13.

¹¹⁵ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 36 – С. 171; *Устав путей сообщения* // СЗРИ. – СПб., 1857. – С. 127–128; *Никольский Ф.С., Томашевский В.К.* Указ. соч. – С. 103, 161–162.

Мосты должны были быть шириной в девять аршин. Выстилали их тесаными бревнами. Ширина плотин и гатей определялась в четыре сажени. Использование навоза или соломы запрещалось. Настил также должен был иметься по всей поверхности перевозных лодок, барок или плотов¹¹⁶.

В Сибири все дороги 2 – 4-го классов состояли в ведении губернской и уездной администрации, которая должна была содержать дороги посредством денежных или натуральных повинностей. Исполнением дорожных повинностей, денежных и натуральных, заведовали губернские распорядительные комитеты. За содержанием дорог, согласно Уставу путей сообщения, наблюдали окружные правления и губернские строительные и дорожные комиссии¹¹⁷. Для дорог, которые не находились прямо в заведывании Главного управления путей сообщения и содержались на счет земских повинностей, устроены были «губернские строительные и дорожные комиссии» и «уездные дорожные комиссии», подчиненные губернским комиссиям под председательством губернатора. В состав уездных комиссий под председательством уездного или окружного начальника входили уездный землемер и городской голова¹¹⁸.

Впоследствии дорожным делом заведовали строительные и дорожные части при генерал-губернаторах. Они осуществляли управление губернскими архитекторами и их помощниками и контролировали их. В 1859 г. было утверждено Положение об управлении строительными и дорожными частями в Восточной Сибири. 30 мая 1888 г. строительные отделы при генерал-губернаторах были преобразованы в Общее Управление строительной и дорожной частями. Это общее управление должно было принять меры, обеспечивающие правильное и уравнительное распределение дорожной повинности, отбываемой натурой, и организовать

¹¹⁶ *Никольский Ф.С.* Указ. соч. – С. 162.

¹¹⁷ Там же. С. 162 – 163.

¹¹⁸ *Георгиевский, П.И.* Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке / П.И. Георгиевский. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1893. – С. 19.

обсуждение предположений по переложению ее в денежную, а также рассмотреть вопросы по устройству путей сообщения, имевших общее значение для всего генерал-губернаторства. При губерниях создавались строительные управления вместо губернских архитекторов и их помощников¹¹⁹.

Затраты сельского населения на устройство путей сообщения были колоссальными, но результаты незначительными из-за низкого качества выполнения работ. Специалистов по дорожной части в Сибири всегда не хватало. Так, по штату X округу путей сообщения (1810-1822 гг.) полагалось 18 инженеров, а имелось налицо только два, так как инженерных офицеров до этого времени не готовили. Имевшиеся занимались всеми делами, чаще всего судоходными¹²⁰. «Вообще все дороги, изъятые из ведомства министерства путей сообщения, за отсутствием технического за ними надзора, не могут содержаться в порядке, – писалось в отчете генерал-губернатора Западной Сибири за 1880 – 1881 гг., – существующие водные и сухопутные сообщения не удовлетворяют своему назначению, оставаясь с 1822 г. без всякого специального надзора»¹²¹. Под «специальным надзором» следует понимать инженерный контроль со стороны министерства путей сообщения.

В связи с нехваткой в Сибири рабочих рук главное внимание уделялось стратегически важному пути – Московско-Сибирскому тракту.

Устройство дорог в Сибири происходило на фоне общегосударственных мероприятий по улучшению путей сообщения, хотя приоритет отдавался столицам и стратегическим дорогам на западе России. Технология содержания тракта базировалась на единой для всей России нормативно-правовой базе, исходившей от органов управления путями сообщения и санкционированной верховной властью.

¹¹⁹ ПСЗРИ. Собр. 3-е. Т. VIII. № 5279. С. 299.

¹²⁰ Георгиевский П.И. Указ. соч. – С. 11.

¹²¹ РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 474. Л. 6,7.

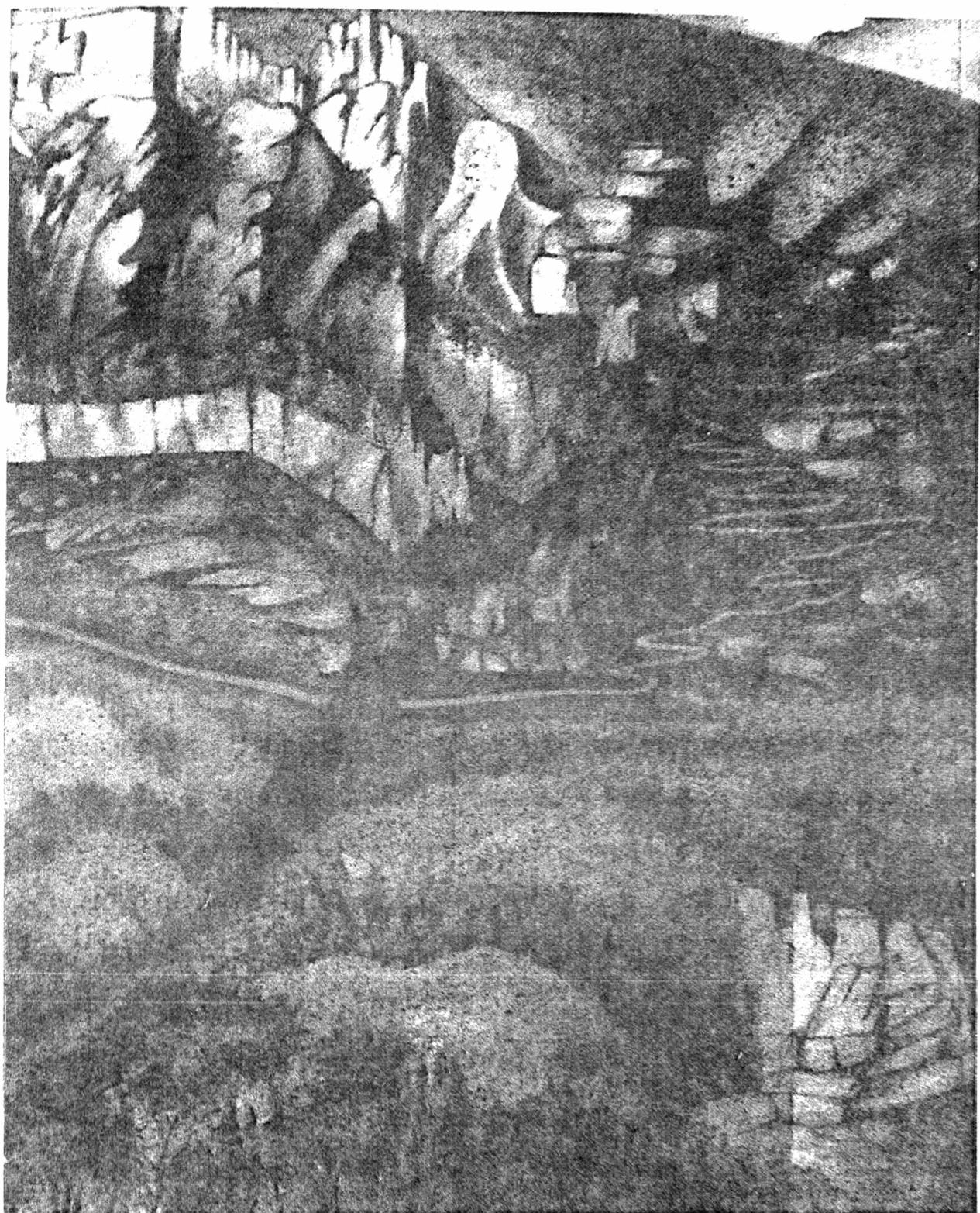


Рис. 77. Кругобайкальский тракт через перевал Хамар-Дабан. Из отчета Н.И.Трескина за 1806–1812 гг. о результатах прокладки тракта. Публ. Е.Б. Шободоева в ж. Земля Иркутская. 1995. № 4. С. 34-35. На этом участке тракта насчитывался 23 зигзага, т.е. поворота.

ГЛАВА 3. ОТРАЖЕНИЕ ВИДОВ И ФОРМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ, СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА И ПРИДОРОЖНЫХ ПОЧТОВЫХ И ЭТАПНЫХ СООРУЖЕНИЙ В РИСУНКАХ, ФОТОГРАФИЯХ И ЧЕРТЕЖАХ

В Сибири в XVII – первой трети XVIII вв. ездили на так называемых долгих (протяжных), а не на переменных лошадях, т.е. ямщики везли своих пассажиров от яма до яма или от города до города без замены лошадей. С начала 30-х гг. XVIII в. ямщики привлекаются к регулярной почтовой гоньбе в связи с проложением тракта.

Сибирские ямы были учреждены между 1598 – 1600 гг. К ним относились Верхотурский, Туринский, Тюменский. К 1820 г. ямских обществ, называемых ямами, было в Тобольской губернии девять: Тобольский, Тюменский, Туринский, Ялуторовский, Ишимский (или Аромашевский), Тарский, Уватский, Демьянский и Самаровский. В Томской губернии – два: Каинский и Томский.

Ямщики проживали оседло в основном в Туринском, Тюменском, Ялуторовском и Тобольском уездах, но с 1804 г. выставляли лошадей во все уезды Томской губернии. На рубеже XVIII–XIX вв. происходит дальнейшее сближение социального статуса крестьян и ямщиков. В связи с невозможностью в достаточной мере выполнять гоньбу ямскими охотниками по указу 22 июня 1822 г. они были соединены с государственными крестьянами.

К моменту перечисления ямщиков в состав государственных крестьян в 1824 г. в Западной Сибири их было 17 041 душ м.п. В Восточной Сибири сословия ямщиков никогда не было. В отличие от крестьян они не платили государственные подати и не исправляли большие государственные дороги.



Старый Московский Сибирский трактъ въ Канскомъ уѣздѣ, Енисейской губерніи.

Рис. 78. Старый Московский Сибирский тракт в Канском уезде Енисейской губернии. Фотография из коллекции ТОКМ.

Итак, мы выделяем для второй пол. XVIII – начала XIX вв. на Московско-Сибирском тракте сочетание двух форм организации ямской гоньбы: первая – выполнение ее самими ямщиками и наем ими же подрядчиков в отдаленных от их компактного проживания местах Западной Сибири; и вторая – натурально-подрядная система, распространенная в Восточной Сибири, где ямщиков не было. Исполнителями гоньбы выступали податные сословия и подрядчики, заключившие договоры с теми, кто не желал самостоятельно отправлять натуральную гоньбную повинность.

Другим видом организации передвижения являлся гужевой извоз. Развитию извоза способствовал купеческий капитал, продвигавший товары на российский и зарубежный рынки. Положительная динамика роста грузоперевозок по тракту в течение XIX в. была несомненной: с 10

тыс. пудов в 1802 г. до 4,5 млн пуд в 1880-е – 1890-е гг. XIX в. (через г. Томск).

Появление специализировавшихся на транспортировке грузов фирм снимало с хозяев товара дополнительные хлопоты и давало экономии средств, так как фирмы-доставщики несли полную ответственность за сохранность товара. Специалисты-доставщики хорошо знали местные условия, лучше и быстрее организовывали доставку грузов в указанный срок.

Транспортные фирмы – высшее звено в организации гужевых перевозок. Организация фирм-доставщиков способствовала более интенсивному товарообмену между Европейской Россией и Сибирью в условиях экстенсивного развития сухопутного транспорта в крае.



Рис. 79. Доставщики. Фото из коллекции ТОКМ.

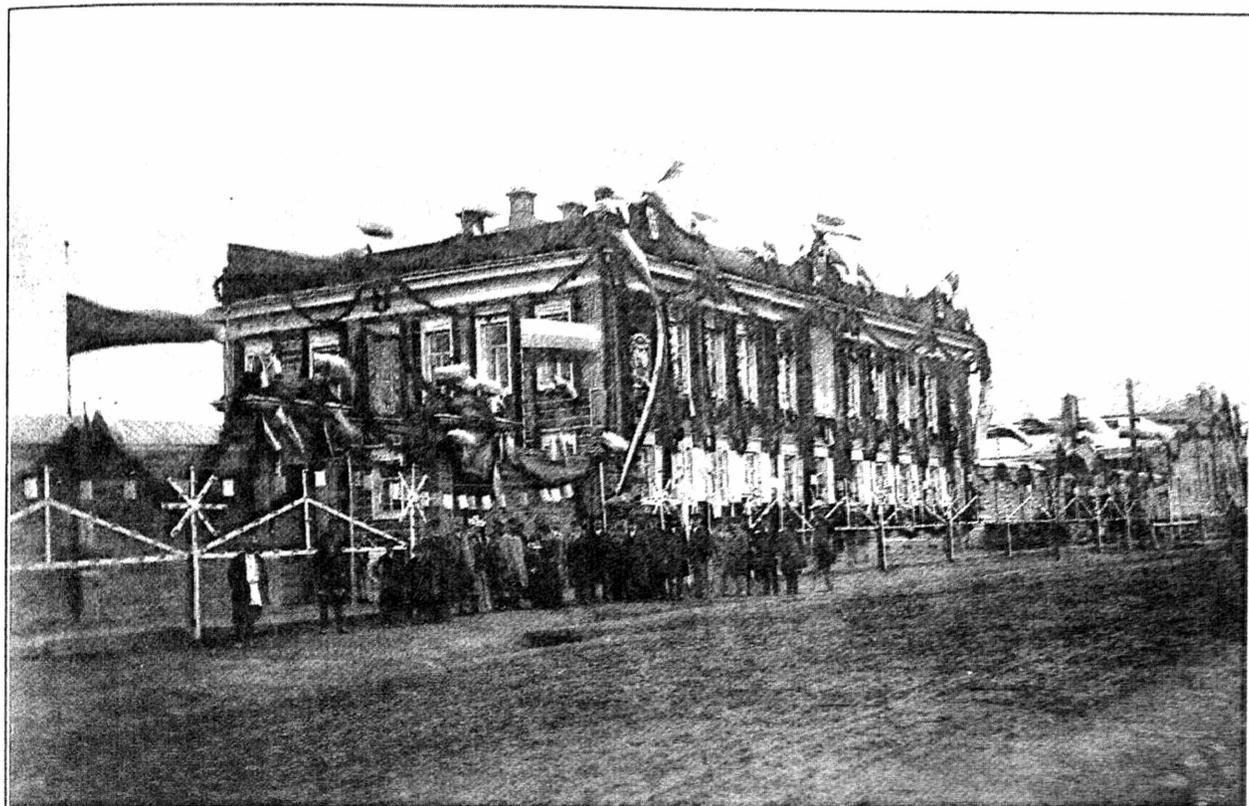


Рис. 80. Дом купца-доставщика Е.Н. Кухтерина в Томске. Фото из коллекции ТОКМ.

В Сибири в начале XIX в. перевозка товаров была сосредоточена в руках мелких и самостоятельных извозчиков. Они находились в непосредственных контактах с отправителями и получателями грузов и перевозили товар небольшими объемами, ведя дело на собственный риск.

В извозе участвовали «связочники» – главная масса извозчиков. «Связка» – комплект лошадей, состоявший обычно из пяти подвод и управляемых одним возчиком, – была единицей всех расчетов. Связочники составляли артель – главную транспортную силу при товарном извозе. В артели возчиков была круговая порука. На Московско-Сибирском тракте (включая Забайкалье) в период с 1887 по 1891 гг. в сезон насчитывалось 35 тыс. извозчиков.



Рис. 81. Сани-розвальни. Худ. Б. Смирнов. 1904 г. Из коллекции НГКМ.

ХУДОЖЕСТВЕННО-ЭТНОГРАФИЧЕСКИЕ РИСУНКИ СИБИРИ.

(Выходить въ Томскѣ, два раза въ мѣсяцъ).

1890 годъ.

№ 12.



Домовою картин. Томскъ, 13 февраля 1890 года.

Теле-фотографія Ильяхова в Якутскѣ.

Этихъ рисунковъ мы представляемъ характеръ зимнихъ обозовъ, доставляющихъ разнаго сорта чаю изъ Якуты, чрезъ Иркутскъ и Красноярскъ до Томска. Здѣсь его выгружаютъ въ склады, пакгаузы и сохраняютъ до навигаціи пароходовъ, которые приблизительно начинаютъ ходить около 15 Мая. Отъ Иркутска до Томска считаютъ около 1,500 верстъ и это разстояние обозы проходятъ болѣе мѣсяца. На каждый возъ кладутъ чаю около отъ 25—до 40 пудовъ, смотря по силѣ лошади, которая болѣею частью сибирской породы, возрослая и слабосильная; рѣдко можно встрѣтить лошадей съ лошадиной ростой и сильной породы, которая принимаетъ до 50 пудовъ. За провозъ отъ Иркутска до Томска чаемъ бывають по разнымъ причинамъ весьма вымучива, начиная отъ 1 р. 50 к. до 2 р. 50 к. Вообще извозъ этотъ для сибирскихъ крестьянъ весьма не выгодный и идутъ въ обозъ только тѣ крестьяне, у которыхъ въ зимнее время нѣтъ другой выгодной работы. Иногда тяжело и грустно видѣть, когда при 40° мороза, едва видно солнце въ туманѣ, они идутъ, бредутъ продрогшіе, въ шиняхъ, долахъ промерзшіе, съ обозомъ чаю въ Томскъ.

Редакторъ-Издатель П. Кошаровъ.

Рис. 82. Чайный обоз зимой 1890 г. Худ. П. Кошаров. Художественно-этнографические рисунки Сибири / Ред. — изд. П. Кошаров. Томск. 1890. № 12.

Известны две формы гужевого извоза: дальний и ближний, так называемый «бесконный». Крестьяне на своих лошадях, со своей упряжью собирались в артель во главе с «объездным» и выходили в дальний извоз в несколько сот и даже тысяч верст, а при извозе ближнем подрядчик, взявший на себя перевозку товара, не имел собственных лошадей. «Бесконный» способ перевозки применялся при необходимости спешной доставки товара.

ХУДОЖЕСТВЕННО-ЭТНОГРАФИЧЕСКИЕ РИСУНКИ СИБИРИ.

(Выходятъ въ Томскѣ два раза въ мѣсяцъ).

1890 годъ.

№ 11.



Дальность отъ Томска, 30 января 1890 года.

Тело-этнографія Михайлова и Макушева.

Рисунокъ представляетъ видъ Барабинской степи и вдали праваго берега Иртыша, въ жаркое утро, во время восхода солнца. По этой степи проѣзжаютъ съ Ирбитской ярмарки, такъ называемые Сибирскіе возки съ разными товарами, чтобы скорѣе доставить къ мѣсту необходимые, или же срочные товары, чтобы не пропустить условенное время. Эти возки, крокъ того, что приходить въ Томскъ, а также проодать далѣе до Красноярска и Иркутска, проѣзжая такимъ образомъ болѣе 3000 верстъ. Иногда на подобныхъ возкахъ доставляютъ и срочные чай изъ Иркутска на Ирбитскую ярмарку. Въ эти возки запрягаютъ отъ 3-хъ до 8-ми лошадей, смотря по количеству вѣдъ, а ихъ бываетъ отъ 60 до 150. Лошади употребляются не почтовые, а вольныя и каждый ящикъ везетъ въ слѣдующую деревню къ своему знакоому, или такъ наз. къ дружкѣ. На условеннохъ товарѣ привязывается маленькая кошечка безъ колокольца, въ которой сидятъ служащіе хозяина товара или же подрядчикъ отдастъ эти мѣста постороннимъ людямъ. Посади возка ящики привязываютъ небольшія санки, веревками и оглоблями внизъ, для своей обратной поѣздки.

Редакторъ-Издатель П. Кошаровъ.

Рис. 83. Пятёрочный (из пяти лошадей) возок с двумя «лежнями» (пассажирами). Худ. П. Кошаров. Художественно-этнографические рисунки Сибири.

Томск. 1890 г. № 11.

До появления подрядной и вольной гоньбы почтовая и ямская гоньба была обязательной повинностью крестьян. В 40-е гг. XVIII в. подводная гоньба по Московскому тракту стала осуществляться регулярно. В 60-е – 70-е гг. XVIII вв. между Тобольском и Иркутском насчитывалось 84 станков или станов. Расстояния между ними не соответствовали указным, потому что не были заселены крестьянами и разночинцами.

Для выполнения подводной гоньбы по станам избирались ямские старосты, которые по крестьянским сотням устанавливали очередность поставки подвод, следили за порядком и порядком обслуживания тракта. Фактически крестьяне не освобождались от подводной гоньбы до полного устройства ямских станций. С 1822 г. частные наймы по подводной гоньбе были преобразованы в общий наем, который совершался на открытых торгах под надзором губернского начальства. Как и до начала 20-х гг., подряды брали отдельные зажиточные крестьяне или целые крестьянские общества.

Вся деятельность крестьянства притрактных сел по перевозке пассажиров и почты к XIX в. объединена нами под названием «легковой извоз», или «ямщина». На Московско-Сибирском тракте из ямщины по характеру организации мы выделяем три вида легкового извоза: гоньба контрактная (почтовая); гоньба вольная (перевозка пассажиров) и междудворная обывательская (земская) гоньба – повинность крестьян перевозить по служебной надобности представителей администрации, сопровождать арестантские партии или посылать нарочных из села в село.

Контрактная почтовая гоньба осуществлялась по тракту, протянувшемуся от Пермской губернии до Забайкальской области на 3408 верст. На тракте было расположено 150 станций, из них на трех от границы Пермской губернии (Тугулымской, Успенской и Тюменской) существовали вольные почты купца Михайлова. На 147 станциях содержалось 2936 лошадей (1468 почтовых пар).

Почтовая гоньба требовала значительных затрат как на первоначальное обзаведение, так и на содержание в исправности лошадей, экипажей и прочего снаряжения. Поэтому она сосредотачивалась в руках зажиточной части населения. Стоимость содержания почтовых лошадей напрямую зависела от урожаев овса и сена. В основном содержанием почтовой гоньбы занимались крестьяне тех же селений, где находились

станции. За властями оставалось окончательное право на принятие условий состоявшихся торгов.

Таким образом, организация почтовой гоньбы в Сибири прошла несколько этапов: от принудительного выставления крестьянскими обществами почтовых лошадей за определенную плату или льготы со стороны казны и властей, индивидуальных договоров обществ с подрядчиками на всем протяжении XVIII – первой четверти XIX вв. до так называемых открытых публичных торгов по сдаче в содержание почтовых станций и лошадей за счет губернского земского сбора с 1822 г.

Параллельно с почтовой гоньбой существовал вольный пассажирский извоз, которым занимались крестьяне только трактовых селений в свободное от сельскохозяйственных работ время. Легковым извозом могли заниматься не только зажиточные, но и средние притрактовые слои. Вольные ямщики успешно конкурировали с государственной почтовой гоньбой, поскольку провозные цены при вольной гоньбе всегда были ниже почтовых.

Вольный извоз в Сибири возник со времени заселения трактовых сел во второй половине XVIII в. и, как и другие виды извоза, имел определенную организацию. Он более чем товарный был сконцентрирован в руках населения станционных пунктов.

Одним из видов передвижения по тракту было пешезапное передвижение ссыльных (Рис. 60: см. карту этапов в Сибири).



*Рис. 84. Партия ссыльных в пути. Худ. Дж. Фрост // Кеннан Дж.
Сибирь и ссылка. СПб. 1999. Т. 1. С. 150.*

Ссылных в Сибирь сопровождали представители разных подразделений военного ведомства. До 1763 г. их доставляли через Казань до Соликамска водой, а от Соликамска до Тобольска сухим путем. Если не было указаний из столиц, губернатор распределял их по своему усмотрению

В связи с необходимостью увеличения числа рабочих на казенных заводах в Восточной Сибири правительство создает ссылный тракт в 1823 – 1825 гг. как продолжение общероссийских ссылных трактов.

С 1 июня 1865 г. пешеэтапное отправление арестантов между Нижним Новгородом и Тюменью по главному ссылному тракту было заменено их перевозкой на переменных лошадях. Для поставки подвод для арестантских партий и на содержание ночлежных и промежуточных станций в 1864 – 1865 гг. объявлялись торги. В 1865 г. правила о конной перевозке арестантов решили применить к Восточной Сибири.

В Западной Сибири с 1865 г. пересылку от Тюмени до Томска осуществляли по рекам. От Томска до Ачинска с 1865 по 1868 гг. – на лошадях. Перевозка по маршруту Ачинск – Иркутск была приостановлена уже в 1866 г. Сосланных и распределенных в Приказе о ссылных в южные районы Западной Сибири отправляли из Тюмени пешим порядком. После введения водной перевозки ссылных в Западной Сибири из 43 трех этапов осталось только три. Остальные от Тюмени до Томска были упразднены.

К 1865 г. на главном ссылном тракте в Сибири были одна пароводная и 46 пешеэтапных конвойных команд. В них числилось 2181 чел. Пешие партии должны были проходить в месяц до 500 верст с суточным отдыхом на каждый третий день. Такой порядок, заведенный в начале 1820-х гг., сохранялся практически все время ссылки. Каждый ссылный получал на пропитание в первой пол. XIX в. 12 коп., а с 50-х гг. – 10 коп. в день, на которые он покупал еду у крестьян. Колонна двигалась при-

мерно со скоростью 20–35 верст в день. Этапные здания не соответствовали требованиям быта и гигиены. Такое положение дел было обычным и вполне заурядным.



Этап

Рис .85. Этап. Худ. Дж. Фрост // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. СПб. 1999. Т. 1. С. 389.

Итак, ссыльным трактом в течение XVIII–XIX вв. в Сибирь прошло около 1 млн чел. Затраты на ссылку не окупались ее результатами. Однако, Главный ссыльный тракт от Нижнего Новгорода в Сибирь играл не только роль транспортной артерии для осужденных, но и подкреплял финансовую базу трактового крестьянства, поскольку часть средств, направляемых на организацию этапов, этапных и конвойных команд, передвижение и довольствие ссыльных, оседала в бюджетах крестьянских семей и работала в экономике Сибири.

В основе классификации видов передвижения по тракту нами использованы следующие критерии: цель и назначение коммуникации (почтовая, пассажирская, транзитно-товарная, пешеэтапная); социальный статус и социальное положение участников коммуникации или исполнителей организации передвижения (сословие ямщиков, государственные крестьяне, разночинцы, купцы, приказчики, подрядчики, чинов-

ники, откупщики, военные и т. д.); формы или характер организации передвижения по тракту (езда на долгих, на возках, на почтовых, на вольных, пешее движение).

Коммуникативный аспект магистрали проявлялся и в видах и формах организации передвижения. В начальный период его становления наиболее распространенным видом передвижения были ямская гоньба, организованная в форме ямов в Западной Сибири, и ямская повинность податных сословий в Восточной Сибири. Параллельно с ямской государственной гоньбой с момента устройства тракта начинает развиваться и государственная почтовая гоньба, организованная в первой четверти XIX в. через подрядную форму. Почтовая гоньба отличалась от ямской более интенсивной формой перевозок с наличием почтовых станций, удобных для перепряжек почтовых лошадей. Использовалась езда на переменных лошадях в отличие от езды на протяжных.

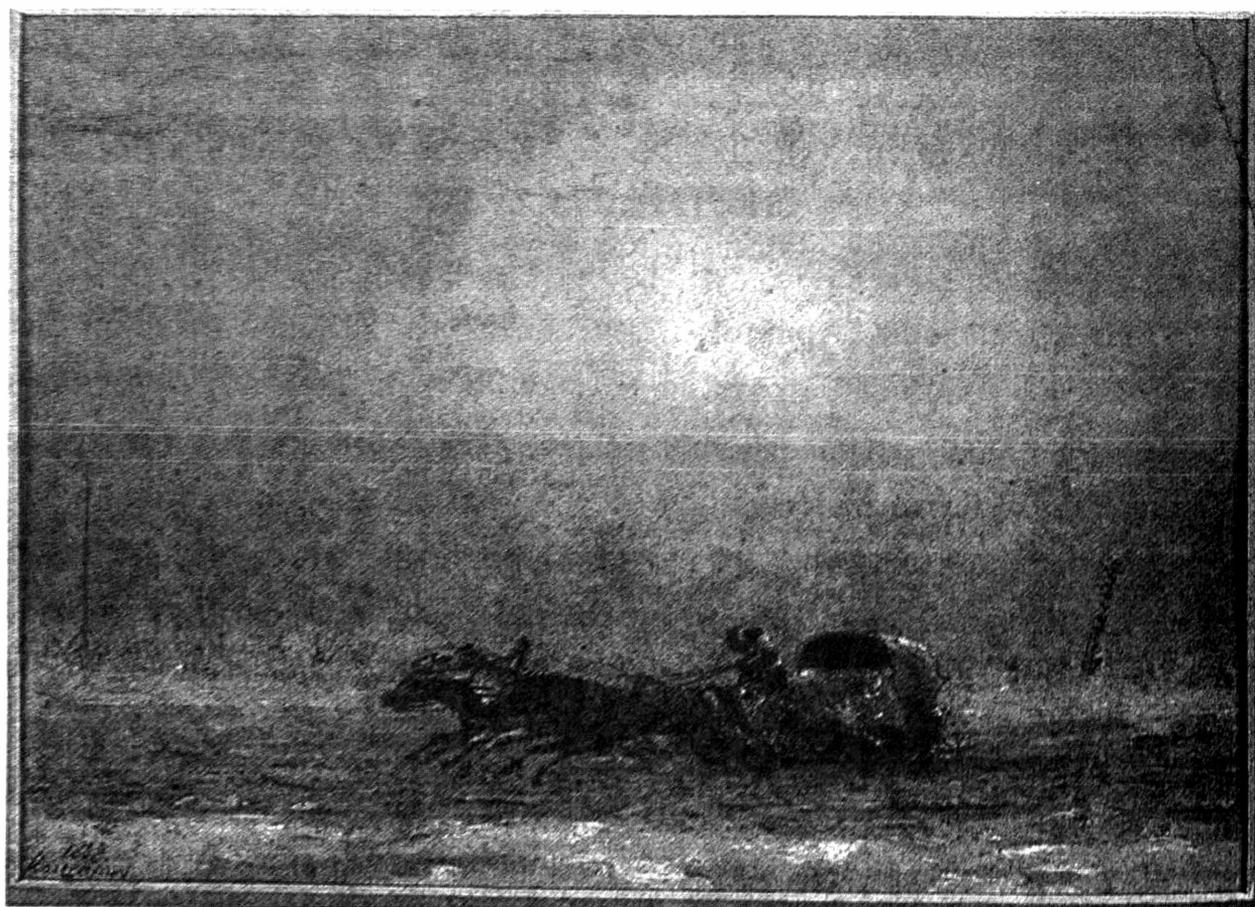
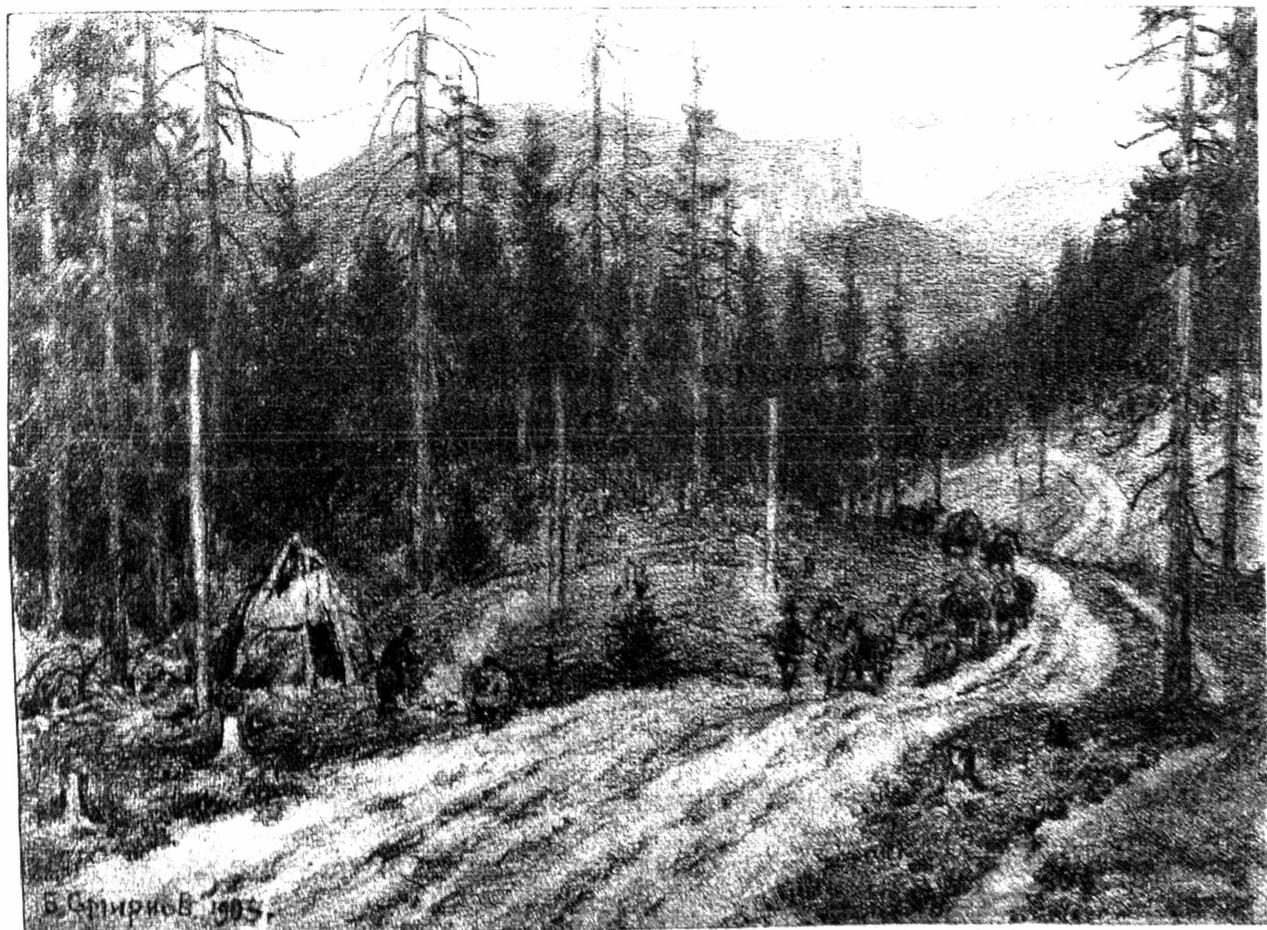


Рис. 86. Почтовая кибитка 1888 г. Кошаров П.М. Художественно-этнографические рисунки Сибири. Томск, 1890.

Легковой извоз притрактовых жителей как вид по перевозке пассажиров базировался на ускоренной форме организации езды из-за частой смены лошадей в трактовых селениях. Езда на вольных ямщиках обеспечивалась более широким предложением услуг при их невысокой стоимости.

Гужевой извоз как вид передвижения развивался с увеличением объемов перевозимых грузов. Передвижение было организовано в форме обозной ямщины, езды на возках-розвальнях либо ускоренной доставки грузов с частой сменой лошадей. С точки зрения предпринимательства, извоз на первом этапе был организован в форме артелей крестьян-извозчиков под управлением купеческих приказчиков. В пореформенный период приказчиков сменяют специализирующиеся на транспортных поставках фирмы-доставщики грузов, артель же крестьян-возчиков остается.



*Рис. 87. Великий Сибирский тракт в прибайкальских горах.
Худ. Б. Смирнов. 1904. НГКМ. Ф. 0076. № 8964.*

Традиции в организации езды на лошадях в Сибири в XIX в. сформировались под влиянием огромных расстояний, которые приходилось преодолевать путникам; определенного образа жизни, сложившегося у притрактового населения; конкуренции среди ямщиков за право возить проезжающих. При описании данного вида деятельности мы опирались в основном на воспоминания путешественников, чиновников, корреспондентов периодических изданий того времени. При характеристике езды по сибирским дорогам и главным образом по Московско-Сибирскому тракту авторы воспоминаний как бы открывают нам страницу жизни притрактового населения, особенно ямщиков. Их бытовые зарисовки отмечали некоторые черты, отличавшие сибирских ямщиков от российских и от населения, удаленного от трактовых пунктов. В некоторых работах эта картина предстает в несколько идеализированном, приукрашенном виде. Ямщики всегда старались подчеркнуть свое отличие от внетрактовых крестьян, гордясь своим видом промысла. С. Турбин описал один интересный разговор с ямщиком: «Со второй от Омска станции Юрьевой почтовая дорога недавно переложена, чем сокращено около 25 верст и три станции заменены одною. – Вишь, чего понаделали! Опять и куликовских, и таволжанских, и локтинских, всех порешили. – Зато ближе. – Важное дело ближе, а кобырлинским (новооткрытая станция Кобырлинская) в жисть ямщиками не бывать; как были мужичье, так и останутся!»¹²². Такое пренебрежительное отношение к жителям новооткрытой станции было вызвано, скорее всего, опытом в отправлении гоньбы. Все современники отмечали чрезвычайную по тем временам скорость сибирской езды. Писатель И.А. Куцевский так описывает поездку в тарантасе из Томска: «Ну! С богом! Трогай! – Ау–удд–а–о–о–О! Колокольцы звякнули, зашлись в вой, и мы понеслись! В России любят ездить шибко; в Сибири любят ездить сломя голову; ко всему тому малорослые сибирские лошади, круглые, сытые и проворные, далеко превосходят разбитых кляч на русских почтовых станциях. У меня просто дух захватило от грохота и быстроты, с которыми мы скакали по довольно

¹²² Турбин, С. От Омска до Томска / С. Турбин // Санктпетербургские ведомости. – 1864. – 26 янв. – № 21. – С. 2.

плохому шоссе, проведенному из города до перевоза»¹²³. Ему вторит американец Дж. Кеннан: «Наш ямщик внезапно подтянул грязные возжи, уселся поудобнее, взмахнул кнутовищем с длинной веревкой, сильно ударил по лошадям и неестественно пронзительным голосом крикнул: “Эх–я–а–а!” Четверка сразу перешла в такой стремительный галоп, что у меня захватило дыхание. Тарангас попадал в глубокую яму, чтоб затем сейчас же с такой силой взлетать кверху, что меня высоко подбрасывало. Не нужно было дальнейших доказательств, что до деревни недалеко. Сибирские лошади всегда за несколько верст до своего конечного пункта показывают, на что они способны. Напрасно я взывал к ямщику: “Стой, потише!”... Лошади, прижав уши, неслись так, как будто спасались от пожара прерий... Перед воротами дома одного из своих приятелей ямщик осадил облитых потом, тяжело дышавших лошадей и громко крикнул: “Давай лошадей!”»¹²⁴.

Вообще, звать или “кричать” лошадей по-сибирски называлось „реветь“. И. Мевес, ехавший в Сибирь в мае 1858 г., так описал это действие: «Ревел коней? Прогремел наш дружок, равняясь с парнем, стоящим у ворот станка. Ревел – лениво ответил ему парень и, действительно, вслед за этим показались из ворот кони...»¹²⁵. Генерал-губернатор Восточной Сибири в послании енисейскому гражданскому губернатору называл манеру сибирских ямщиков разгонять лошадей «дурной»¹²⁶. Слава о быстрой езде сибирских дружков обошла всю Россию и «вошла даже в азбучные картинки под названием сибирский ездок», – отмечал С. Максимов¹²⁷. Он так описывает езду «на дружках»: „У ямщика «неисправимое поползновение ехать вскачь и что называется и в хвост и в гриву. На сколько хватит у лошадей и духу и силы... Большая часть лошадей – бешеные, какие-то угорелые, непослушные. Мне всегда почти случалось садиться у крыльца в сани в то время, когда ворота на улицу были заперты, и тройку, сильно

¹²³ Куцевский, И.А. Дорога и сибирский мужик / И.А. Куцевский // Русские очерки. – М., 1956. – Т. 2. – С. 591.

¹²⁴ Кеннан, Дж. Сибирь и ссылка / Дж. Кеннан. – М.: Изд. Логос, 1906. – С. 41 – 42.

¹²⁵ Мевес, И. Три года в Сибири и Амурской стране / И. Мевес // Отечественные записки. – 1863. – Май. – С. 250 – 251.

¹²⁶ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 91. Л. 1.

¹²⁷ Максимов, С.В. На Востоке / С.В. Максимов. – СПб.: Б.и., 1864. – С. 118.

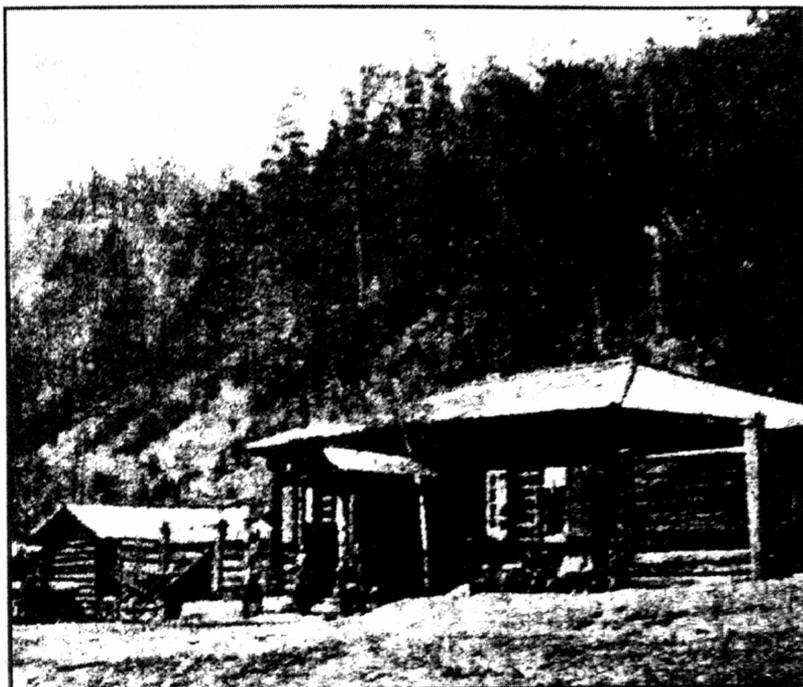
хрипевшую и рывшую ногами снег, держали двое–трое под уздцы. Ямщик бросался в кошевую наскоро, иногда опрокидывался вверх ногами, оправлялся, обматывался возжами. Отпирались ворота, сподручники отскакивали в сторону, тройка бешено вырывалась на улицу... Полдороги потом лошади мчали нас вскачь, редко по главному полотну дороги, большею частью по степным кочкам и рытвинам, и только с половины пути, усталые и измученные от собственной безрассудной рьяности, зачинали вступать в права настоящих разъезжих лошадей с крупной и быстрой рысью. – Отчего ваши лошади такие шальные, – спрашивал я барабинских ямщиков. – Оттого, что степные. Все они у нас лето в степи гуляют на вольной воле, где хотят, оттого и сердитые такие. – Где же вы их покупаете? – У киргиз покупаем, рублей 50 серебром за самую уж лучшую платим. – Однако, если лошади ваши бешеные, то и езда с вами на охотника. – Да вот на такого, как и ты же. – Я другой раз с вами не поеду. – Поедешь, брат, не рассказывай. Эдак-то вот толковал красноярский купец в прошлом году, когда ему Фомка в овраге шею сломал, а нонче вот опять пробежал в Россею на наших лошадях. Кому дело к спеху – такие завсегда с нами: почтовые ездят хуже, а степь-то наша вишь она скучная какая!»¹²⁸.

Езда была небезопасной даже для важных особ. Так, 8 мая 1819 г. в Забайкалье на перегоне от ст. Поперечная до Погроминских Вод ехавшую в коляске жену иркутского губернатора Н.Н. Трескина понесли взбесившиеся лошади. Одна из них пала, кучер был сбит, казак оставил свое место, а сидевший с губернаторшей спутник Е.А. Кузнецов (откупщик) выбросился из коляски, оставив ее одну. Лошади дали себе волю, и коляска перевернулась. Губернаторша погибла, ударившись виском о древесный сук¹²⁹. По мнению М.М. Сперанского, «Причиною было худо поставленное дышло, которое сбило лошадей и опрокинуло каляску»¹³⁰.

¹²⁸ Там же. С. 120 – 121.

¹²⁹ Тюменев. Записки // Вагин В. Исторические сведения о деятельности М.М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1821 год. – СПб., 1872. – Т. I. – С. 591.

¹³⁰ Сперанский, М.М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири / М.М. Сперанский // Вагин В. Указ. соч. – С. 52.



*Рис. 88 . Почтовая станция на купеческом тракте //
Земля Иркутская. 2004. № 3 (26). С. 5.*



*Рис. 89. В доме на Московском тракте. Рис. Ю.М. Прайса, 1890 г. //
Земля Иркутская 2004. № 3 (26). С. 6.*



Рис. 90. Ночная буря в горах на Ангаре. Худ. Дж. Фрост // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. СПб. 1999. Т. 2. С. 241.

Все авторы на протяжении XIX в. отмечали скорость сибирской езды. «Вас мчат в полном смысле слова от станка на станок, дружок к своему дружку», – писал корреспондент «Северной пчелы» в 1845 г.¹³¹ «Лошади с

¹³¹ Шмаков, А. Сибирский тракт / А. Шмаков // Северная пчела. – СПб., 1845. –14 ноября – № 258. – С. 1032.

места рвутся как бешеные, каждую держат под уздцы, пока проезжающий садится, и первый порыв их есть порыв бурного вихря», – вспоминал енисейский губернатор Степанов¹³². «Сибирский ямщик, не имея понятия о времени, обязанностью считает везти сколько можно скорее, – писали “Санкт-Петербургские ведомости”, – его останавливают только подъем на горы или спуски с гор. Сибирские лошади так приучены, что сами как бы знают, где ехать скоро, а где тихо. Кто проезжал по Сибири, тот знает, что часто нужно не торопить, а удерживать ямщика»¹³³. Далее современник отмечает, что ямщик никогда не решится ехать медленно через селение, где его знают, так как это унизило бы его в глазах знакомых¹³⁴. Проезжавший по Сибири в 1865 г. Н. Ушаков писал, что в Сибири «по старинному обычаю, неизвестно каким чудом уцелевшему на этом (Московско-Сибирском. – О.К.) тракте, ямщик при веселом гике на лошадей “на-мах” поднимает вашу повозку в гору»¹³⁵. Этот факт подтверждает И.И. Попов: «Мы с гиком поднимались на горы, шагом, тормозя возок, осторожно спускались с гор, причем коренник, сдерживая возок, нередко садился на обе задние ноги»¹³⁶.

¹³² Степанов, А. Енисейская губерния / А. Степанов. – СПб.: Тип. Вингебера, 1835. – Ч. I. – С. 140.

¹³³ Скорость сибирской езды // Санктпетербургские ведомости. – 1850. – 21 янв. – № 17. – С. 67.

¹³⁴ Там же.

¹³⁵ Ушаков, Н. На Байкале Н. Ушаков // Морской сборник. – 1856. – № 6. – С. 252.

¹³⁶ Попов И.И. Минувшее и пережитое. – С. 162.



Рис. 91. Тройка нарымской породы. Рис. М. Колосова. 1871 г. ТОКМ.

Проезжавших возили обычно на тройках. Коренную лошадь называли «бычком»¹³⁷. Скорость езды в Сибири зависела главным образом от времени года, от погодных условий. Так, до открытия золотых промыслов на вольных лошадях проезжали в сутки летом от 200 до 250, а зимой – от 300 до 350 верст. Купец или приказчик, проводивший большую часть года в разъездах, мог проезжать в четыре зимних месяца от 36 до 42 тыс. верст¹³⁸. Но с активизацией транспортного движения по Московско-Сибирскому тракту скорость несколько понизилась, так как возрос спрос на лошадей, они стали больше уставать, да и обозы, непрерывно шедшие по тракту, мешали ямщикам. Корреспондент «Енисейских губернских ведомостей» А. Шепетковский писал: «Зимою по Сибирскому почтовому

¹³⁷ Небольсин, П.И. Путевые рассказы о Сибири / П.И. Небольсин // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. – СПб., 1848. – Т. 71. – С. 113.

¹³⁸ Щукин, С. Сибирские разъезды / С. Щукин // Журнал для чтения... 1848. – Т. 47. – С. 420.

тракту нет проезда от обозов. В прежнее время, слышав колокольцы, передовой останавливался и давал возможность проехать почтовому экипажу, теперь обозные не хотят знать почтовых, ямщики жалуются, что от обозных нет проезда ни с почтой, ни с эстафетой... Перед ярмарками дороги бывают покрыты обозами, почтовый ямщик сипнет от крика, чтобы дали проехать, а пользы нет, надо или останавливаться, или до станции ехать шагом. Растянувшись верст на пять, большой обоз идет рядами в два, без всякого порядка, задевая и ломая экипажи»¹³⁹.



*Рис. 92. Сибирский тракт. Идет обоз из «Рассеи» в район Красноярска.
Худ. Б.Смирнов. 1904 г. НГКМ. Ф. 0075. № 8922.*

¹³⁹ Шепетковский, А.О. О состоянии дорог, почтовой гоньбы и станционных домов по Сибирскому почтовому тракту от Красноярска до Нижнего Новгорода и средствах к их улучшению / А.О. Шепетковский // Енисейские губернские ведомости. – 1863. – Прил. к № 10. – С. 39.



*Рис. 93. Встреча партии ссыльных с обозом на Сибирском тракте.
Худ. Дж. Фрост // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. СПб. 1999. Т. 2. С. 1.*

На скорость передвижения влияли и топографические условия. Например, чтобы двигаться по так называемому купеческому тракту, проведенному кяхтинцами для того, чтобы сократить на 120 верст путь для пе-

ревозки чаев сравнительно с почтовым трактом на Верхнеудинск, приходилось в Мысовой тройку лошадей запрягать цугом: одна впереди, две позади. И.И. Попов вспоминал: «При въезде в ущелье Хамар–Дабана, – справа бурлила р. Мысовая, а за ней высились хребты и скалы, кошева бежала по узкой протоптанной дороге, на которой трудно было разъехаться двум повозкам... Навстречу нам шли длинные обозы с чаями в несколько десятков саней. Лошади шарахались в сторону, вязли по брюхо в снегу; сани с чаями опрокидывались; шум, гам, ругань... Встречный обоз не беда: с грехом пополам разведемся; но истинное мучение – обгонять обоз. Обоз должен остановиться, сани и лошади жмутся к одной стороне, а мы вязнем в снегу, заседаем в сугробы и с трудом объезжаем обоз. При этом опять шум, гам... Возчики, преимущественно буряты, выражают свои чувства в шумливых формах»¹⁴⁰.



Рис. 94. Деревня на большом Сибирском тракте. Худ. Дж. Фрост // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). СПб., 1999. Т. 2. С. 246.

¹⁴⁰ Попов И.И. Указ. соч. – С. 165.



Рис. 95. На Сибирском тракте под Иркутском. Старик-кучер с большого обоза. Худ. Б. Смирнов 1903. ИГКМ. Ф. 0046. № 8963.

Но и эти причины не могли сдерживать сибирских ямщиков, и во второй половине XIX в. скорость езды бывала довольно высокой – 15–18 верст в час зимою, конечно, с учетом рельефа местности. Хотя по всем правилам езда на почтовых лошадях должна была быть 10-12 верст в час. В Барабинской степи скорость передвижения была выше, а в Восточной Сибири, где рельеф местности был сложнее, скорость немного падала. Сравнивая с Европейской Россией и Западной Европой езду в Сибири, «Санкт-Петербургские ведомости» отмечали, что в «разных местах нашего отечества, при одинаковом даже состоянии дорог, скорость езды зависит как бы от величины проезжаемых пространств. Проехавший тысячу верст в шесть или семь дней по Европейской России думает, что ехал чрезвычайно скоро; в Западной Европе, чтобы проехать такое расстояние, нужно не менее 10 или 15 дней, а в Сибири то же расстояние легко проезжают в четыре и даже в три дня»¹⁴¹. Эта информация не голословна. В. Зомбарт, рассказывая о путешествиях по Германии в начале XIX ст., отмечал причины невыносимой медленности почтовой кареты не только обязательной переменной шага на медленный в городах и деревнях и сохранявшейся подобной скорости на столбовых дорогах, но и наличием непроезжих дорог той эпохи и затрат большого времени на возню с таможенными и заставными пошлинами Рысью, даже умеренной, ехали редко, да и то лишь по совершенно ровному шоссе; при малейшем подъеме почвы плелись самым тяжелым шагом¹⁴².

П.А. Кропоткин в своем дневнике сделал следующую «маленькую заметку»: «Как привыкли сибирские барышни к дорогам, им ни по чем проездиться из Томска в Омск потанцевать, пожить несколько дней; они все удивляются: “Как вы тихо ехали” (это по 185 верст в сутки!), – одним словом, дорожные барышни»¹⁴³.

¹⁴¹ *Санктпетербургские ведомости*. – 1850. – 10 янв. – № 7. – С. 67.

¹⁴² *Зомбарт, В.* История экономического развития Германии в XIX веке / В. Зомбарт. – СПб., Б/г. – С. 3 - 4.

¹⁴³ *Кропоткин, П.А.* Дневник / П.А. Кропоткин. – М.; Пг.: Гос. изд., 1923. – С. 34.

Почта приходила из Петербурга в Иркутск в 31 день, в среднем делая по 285 верст в сутки¹⁴⁴. М.И. Венюков, отмечая огромность сибирских расстояний, считал, что передача распоряжений по почте была медленной, потому что почта делала 200 верст в сутки, а курьеры – 300¹⁴⁵. Купцы, отправляясь по срочным делам и пользуясь вольными ямщиками, покрывали за сутки еще большие расстояния, так как скорость у вольных троек была выше. Рекорд скоростной езды, сохранившийся в памяти современников, показал иркутский казачий офицер Чеусов. Он зимой 1809 г. из Петербурга в Иркутск проехал за 17 дней. От Петербурга до Иркутска тогда считалось 6016 верст. Общая скорость в сутки была 354 версты. Тогда почта получалась в 45, позднее в 43 дня¹⁴⁶. Вообще по правилам, установленным разными указами и Почтовым Департаментом «едущих по казенной и частной надобности следовало возить: в летнее и зимнее время, по обыкновенной дороге (не шоссе – *О.К.*) не менее 10, а в осеннее и весеннее время по 8 верст в час. Фельдъегерей же и едущих на курьерских столь поспешно, сколько это возможно»¹⁴⁷. Судя по всем источникам вольные (частные) ямщики возили всех проезжавших именно «сколь возможно поспешно». При этом стимулом для них была перспектива получить за быструю езду «на водку». При организации почтовых станций и ямской гоньбы во второй половине XVIII в. в Восточной Сибири Киренский земский исправник в наставлении мирским избам, направленном 31 октября 1784 г. о правилах ямской гоньбы, сообщал, что почту, курьеров и нарочных подлежало «весть с возможною скоростию, безостановочно, в самом лучшем беге лошадей, без озорничества и упрямства»; чиновных господ «везть с прямой рысью конскою, без скаку и излишней натуги лошадям», по 8 верст в час при доброй дороге; прочих проезжих возить со скоростью 5-6 верст в час, «без крайней натужности,

¹⁴⁴ Санктпетербургские ведомости. – 1850. – 10 янв. – № 7. – С. 67.

¹⁴⁵ Венюков, М.И. Мои воспоминания: 1857 – 1858 годы / М.И. Венюков // Граф Н.Н. Муравьев-Амурский в воспоминаниях современников / Авт.-сост. Н.П. Матханова. – Новосибирск, 1998. – С. 204.

¹⁴⁶ Щ-н С. Скорость сибирской езды // Санктпетербургские ведомости. – 1850. – 21 янв. – № 17 – С. 67.

¹⁴⁷ Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты. – СПб., 1875. – С. 13.

«без крайней натужности, ибо таковым в сутки довольно полагается на угон до 120 верст»¹⁴⁸.

Фактически приводимый В.Н. Шерстобоевым документ подтверждает, что скорость передвижения пассажиров во второй пол. XVIII в. в два–два с половиной раза уступала скорости движения в XIX в.

Ф.Ф. Вигель, путешествовавший в Сибири в начале XIX ст., отмечал, что «сибирскую зимнюю езду только с железнодорожной можно сравнить: пока запрягают, что делается очень скоро, сильный ямщик стоит перед тройкой, но лишь только другой сел на облучок, он с необыкновенным проворством отскакивает прочь. Тогда борзые со станции на станцию мчатся, не останавливаясь ни на минуту, не переводя духу, по горам и оврагам. Даже меня, любителя скорой езды, такая, вихрю подобная скачка, сначала изумила; но я скоро привык... Чтобы дать понятие о шибкой езде в Сибири, скажу, что, выехав седьмого числа в самый полдень из Иркутска и сделав тысячу верст без малого, в трое суток прибыл я в Красноярск»¹⁴⁹.

М.М. Сперанский в письме к дочери из Тобольска отметил: «Мы теперь говорим о тысяче верстах как о прогулке. На днях генерал, командующий в Омской крепости, приезжал ко мне со всем своим штатом за 600 верст с визитою: отобедал, переночевал, уехал»¹⁵⁰.

Скорость эта была связана с большим опытом, накопленным ямщиками за время занятия этим промыслом. У них выработались определенный тип управления лошадьми, манера держать себя. Корреспондент «Сибирского вестника» писал, что между ямщиками на трактовой дороге и проселочной была разница. «Трактовый ямщик – это человек, можно сказать, выросший на передке. Родная стихия его – это езда. Вся главная забота сосредоточена на лошадях. Он нянчается с ними... изучает их нравы, приметы и по ним различает хороших и плохих лошадей, на практике ис-

¹⁴⁸ Шерстобоев В.Н. Илимская пашня / В.Н. Шерстобоев. – Иркутск: Иркут. кн. изд., 1957. – Т. II. – С. 384–385.

¹⁴⁹ Вигель, Ф.Ф. Воспоминания / Ф.Ф. Вигель. – М.: Унив. тип., 1864. – Ч. 2. – С. 195.

¹⁵⁰ Сперанский, М.М. Письмо Сперанского к дочери / М.М. Сперанский // Вагин В. Указ. соч. – С. 193.

пытывает разные способы лечения их болезней. Стараются узнать от дедов-ямщиков полезные сведения; и нередко знает родословную не только своих лошадей, но и лошадей других ямщиков. Вообще трактовый ямщик и его лошади – друзья очень большие. Чем гордится трактовый ямщик? Лихими лошадьми. Какую славу стремится он получить? Славу, что отлично возит проезжающих и умеет молодецки управлять лошадьми... На передок садится он не как-нибудь, а с некоторой претензией на эффект... При зимней езде ямщик не садится на передок, а становится на колена или даже на ноги и таким образом управляет тройкой... Вожжи он никогда не отпустит слабо. Если ударит лошадь возжей, то ударит не вяло, а быстро, сильно. Гаркнет громко, весело. Кнутом взмахнет живо и даже несколько игриво ударит им лошадей. По селению редко провезет вас трактовый извозчик рысью, его привычка – прокатить красиво, быстро, ухарски. Под гору у него лошади идут сначала тихо, осторожно, затем переходят на рысь и, наконец, мчатся во весь мах, чтобы скоро подняться на противоположную возвышенность... Много есть рассказов об ухарстве и проворстве ямщиков во время езды. Вообще трактовый ямщик – знаток своего дела»¹⁵¹.

Корреспондент «Варшавского дневника» считал ямщиков сибирской достопримечательностью: «Здесь песни слышатся реже, а ямщики, вместо слоохотливых бесед с лошадьми, отделяются однозвучным “и – и-и”, а в Забайкалье “го – до – до – доу!”». Тот же автор отмечал, что сибирский ямщик, за немногими исключениями, «терпелив, проворен и честен... В общем итоге те скромные денежные подачки “на водку”, которые ямщик получает от седока, плохо вознаграждают за многочисленные придирки, которые он испытывает, когда дорога приводит седока в раздражительное состояние. До сих пор не совсем вывелась даже кулачная расправа, которая, впрочем, не всегда даром сходит. Так, рассказывают, что не слишком давно один бравый офицер с самого выезда со станции стал бить ямщика. До полдороги ямщик терпел молча, наконец, слез с козел со словами: «Ну,

¹⁵¹ Н. П. Ямщики // Сибирский вестник. – 1893. – Прибавление к № 66. – С. 1.

барин, долго ты меня ковал. Теперь я тебя и, вскочив в тарантас, обработал его благородие так основательно, что знаки на лице, говорят, оставались долго»¹⁵².



*Рис. 96. Великий Сибирский тракт через Уральские горы.
Худ. Б. Смирнов. 1903 г. НГКМ. Ф. 0069. № 8891.*

А вот о проселочном ямщике корреспондент «Сибирского вестника» писал, что его мало интересовало, как везли его лошади, только бы не стояли: «Опустивши вожжи чуть не до земли, он понукает лошадей чмоканьем губ или, ударив вожжами, крикнет: “Ну–ну, Христос с вами!”, “Ну, божия скотина!” Бич редко у него увидите, а если и постегивает он лошадь, чаще всего кнутом или вожжами. Все движения у него вялые, в нем

¹⁵² Н.З. От Варшавы до Николаевска-на-Амуре // Варшавский дневник. – 1876. – 13 июля – № 149. – С. 2.

нет той энергии, которую почти всегда встретите у трактового ямщика»¹⁵³. На то, чтобы во время обывательской гоньбы скорость не была высокой, обратил внимание в 1819 г. М.М. Сперанский. В установленных им правилах указывалось «...чтобы никто на обывательских подводах не ездил более положенного времени от 6 до 7 верст в час, а тем более понуждал к скорой скачке»¹⁵⁴. Трактовый ямщик всегда поскорее старается вернуться домой, чтобы взять еще экипаж. Возвращается он легкой рысью, которую в Сибири называли «хлынью». Во время такой езды лошади у ямщика отдыхали¹⁵⁵. Сибирский ямщик относился к своему занятию так, что это обращало на себя внимание современников. «В Сибири не тот “ямщик лихой”, которого мы знаем у себя (в Европейской России. – О.К.), с его песнями и разгульными жестами, – писал П. Небольсин. – Сибирский ямщик больше смахивает на татарина: он увесисто сидит на козлах и только для вида, кажется, держит в руках вожжи. Лошади несутся сами вперед, и он только по временам подогревает их рвение легкою острасткою кнута. Перерывчатые крики: “Гай!.. Шевель, бычок–батюшко! Ноу!.. Э, будь ты проклята!.. А, чтоб те язвило!.. У, что б те пятнало!.. Вяха така!”... – вот и все, что от него услышите. Он песен не поет – они или неизвестны, или недоступны ему для его серьезного расположения»¹⁵⁶.

Необходимо указать, что скорость езды серьезно зависела от времени года, климатических условий, состояния дорог. А.П. Чехов, ехавший по Сибири в период распутицы, не мог отметить тех свойств сибирской езды, о которых он много читал накануне путешествия¹⁵⁷. Авторы, писавшие о высокой скорости движения в Сибири, имели в виду осенне-зимнее время и летнее, когда после распутицы устанавливались хорошие дороги. Например, П.А. Кропоткин в дневнике отмечал «убийственность дорог» от

¹⁵³ Н.П. Указ. соч. – С. 1.

¹⁵⁴ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 494. Л. 9 об.

¹⁵⁵ Н.П. Указ. соч. – С. 1.

¹⁵⁶ Небольсин П. Заметки на пути из Санкт-Петербурга в Барнаул / П. Небольсин. – СПб.: Б.И., 1850. – С. 248.

¹⁵⁷ Чехов А.П. По Сибири // Поли. собр. соч. – М., 1987. – Т. 14–15. – С. 34.

Тюмени к Ишиму в августе 1862 г., а от Каинска «дороги прекрасны, и мы летим по 200 верст в сутки»¹⁵⁸. Он же уточнял, что зимой «сани несутся по накатанной дороге... Путешествуя как курьер, то есть с быстрыми перепряжками и с остановками лишь раз в сутки, на один час для обеда, я через девятнадцать дней после выезда из Петербурга был уже в Иркутске. В сутки я проезжал средним числом триста верст, а тысячу верст от Красноярска до Иркутска сделал в семьдесят часов...»¹⁵⁹.

Состояние Барабинской дороги оценивали по-разному. Так, М.М. Сперанский записывает в дневнике: «Нет в свете глаже дорог, как на Барабе, нет резвее лошадей, нет неумолимее кнута тамошних извозчиков...»¹⁶⁰. А его современник Репинский заметил: «В летнее сухое время так, но нет и грязнее их (дорог) в осеннюю дождливую погоду, чего Сперанский не испытал, а я испытал, возвращаясь из Томска в 1820 г. прямо в Тобольск... Карета наша... вязла совершенно по ступицы и счастливы мы бывали, когда в течение иных суток проплывали до 30 верст»¹⁶¹.

На «дружках» ехали еще быстрее. Л.Ф. Пантелеев вспоминал, что он делал по двести восемьдесят верст в сутки, но купцы, направлявшиеся на ярмарку в Ирбит или возвращавшиеся оттуда, доводили скорость проезда до трехсот восьмидесяти верст»¹⁶². И это все при помощи сибирских лошадей.

Средства транспорта в Сибири для путешественников и пассажиров, использовавших лошадей, были разными. «Заплатив за гарантас рублей 170 – 200 в Казани, конечно, еще придется потратить рублей 40 на дву- или трехкратный перевоз на пароходе», – отмечал путешественник в 1876 г.¹⁶³

¹⁵⁸ Кротоцкий П.А. Указ. соч. – С. 30–32.

¹⁵⁹ Кротоцкий П.А. Записки революционера / П.А. Кротоцкий. – М.: Мысль, 1966. – С. 194.

¹⁶⁰ Сперанский, М.М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири / М.М. Сперанский // Вагин В. Указ. соч. – С. 29.

¹⁶¹ Там же. – Сн. 1.

¹⁶² Пантелеев, Л.Ф. Воспоминания / Л.Ф. Пантелеев. – М.: Гос. 1958. – С. 615 – 618.

¹⁶³ Н.З. От Варшавы до Николаевска-на-Амуре. – С. 2.



Рис. 97. Дорожный экипаж для поездок по тракту (тарантас). Фото. КККМ. Инв. № в/ф 4228.

На «вольных почтах» купца Михайлова «летом путешественнику предоставляли тарантас – большой громоздкий четырехколесный экипаж, напоминавший лодку без сидений, с толстым кожаным верхом и занавеской, с помощью которой можно было защититься от дождя. Корпус тарантаса покоился на двух и более крепких жердях, которые соединяли переднюю ось с задней и служили рессорами, смягчающими силу толчков во время езды по ухабистой дороге. Путешественники обыкновенно помещали свой багаж на дно тарантаса, накрывали его соломой, коврами и одеялами и прислонялись к нему спиной, обложившись предварительно большими мягкими подушками. Кучер усаживался с краю, впереди ездовых, и правил четырьмя вожжами тройкой лошадей, запряженных в ряд. На хорошей дороге скорость достигала примерно восьми миль в час»¹⁶⁴. Ощущения от передвижения на тарантасе этот же автор выразил такими словами: «Часов в шесть вечера мы наконец вылезли из нашего грязного тарантаса... про-

¹⁶⁴ Кеннан Дж. Указ. соч. – Т. 1. – С. 108.

делав за два дня путешествие в двести четыре мили, переменяв одиннадцать раз лошадей и просидев без сна более сорока часов, в неудобной и скрюченной позе... Шея и спина мои от непрерывной тряски до того одеревенели, что я не смог бы поклониться даже самодержцу всея Руси, и я был так изнурен, что едва взобрался на второй этаж дома... Сразу же после обеда мы отправились спать и на целых двенадцать часов забылись глубоким сном»¹⁶⁵.

В Германии в первой половине XIX в. средства транспорта были не лучше. «Почтовые кареты служили одной из самых излюбленных и неистощимых тем для острот современных журналистов...» Почтовые кареты окрашиваются в красный цвет – цвет боли и мучения; они покрываются клеенкой, но не для того, чтобы, как принято думать, защитить путешественников от солнца и дождя (ведь враги путешественников – дороги и почтовая карета – грозят им не сверху, а снизу); это делается по той же самой причине, по которой людям, идущим на виселицу, надевают на лицо фуражку, а именно, чтобы окружающие не могли видеть их искаженных ужасом лиц», - цитировал Лихтенберга В. Зомбарт¹⁶⁶. Людвиг Рельштаб вспоминал о средствах транспорта: «Мы выезжали из Берлина с ординарной почтой. Мы садились в карету крытую, что уже являлось признаком сибаритской роскоши при ординарной почте. Сиденья и спинки были снабжены кожаными подушками; карета была без рессор; в глубине ее заднего места для сиденья был навален багаж, служивший спинкой. (По окольным дорогам ходили, по большей части, лишь полукрытые кареты, а то и совсем открытые)... сильные толчки и тряска были, вероятно, здоровее, чем нынешнее дрожание в железнодорожных вагонах, притупляющее нервную чувствительность.»¹⁶⁷.

¹⁶⁵ Там же. – С. 124.

¹⁶⁶ Зомбарт В. Указ. соч. – С. 3.

¹⁶⁷ Цит. по: В. Зомбарт. Указ. соч. – С. 4.

Иначе вспоминает поездку на тарантасе И.И. Попов: «В Екатеринбург должен был остановиться, чтобы купить тарантас... Екатеринбург и Казань славились своими дорожными тарантасами, которые эти два города поставляли на всю Россию и Сибирь. Тарантас должен быть легким на ходу, прочным и вместительным. Жена, бывалый и опытный в дорожных разъездах человек (она делала пятую или шестую поездку из Кяхты в Петербург), выбрала тарантас “пастушку” (плетеный кузов). Станционный писарь одобрил покупку. Тарантас оказался изумительно прочным: в течение многих лет он бегал по Забайкалью, несколько раз из Кяхты ходил в Томск и обратно, сбегал в Ташкент и опять вернулся в Кяхту – одним словом, сделал не один десяток тысяч верст, и я оставил его в Кяхте в 1894 г. еще крепким. В тарантасе легко размещалось четверо пассажиров с багажом. Тогда только запрягали четверых лошадей. В первую поездку я в том тарантасе ехал только с женой и нас часто везли на паре. В тарантасе было ехать приятно, не трясло, а укачивало. Первый день утомляло полулежачее положение, но я быстро привык к нему. По ночам спали великолепно... К зиме ехать на колесах стало трудно и небезопасно: колеса утопали в сугробах снега, а по гладко покрытой льдом дороге задние колеса раскатывались, и тарантас мог легко опрокинуться. Не доезжая нескольких станций до Томска, тарантас пришлось бросить и пересест в кошеву. Тарантас оставили на станции с тем, что весной его с кем-нибудь доставят в Томск к доверенному отцу жены. Мы выехали из Томска в чужом возке, который нужно было доставить кому-то в Иркутск. За это хозяева еще и благодарили тех, кто доставил экипаж... Возок – это карета, поставленная на полозья. Одеты были тепло, по-дорожному: в фуфайках, дохах, пимах, в чебаках (меховых шапках с ушами)... В возке было ехать тепло. Днем я предпочитал сидеть на облучке и любоваться видами... Но уметь править лошадьми, уметь запрягать лошадей в экипажи для проезжих необходимо... Один раз на ухабе сильно подбросило и трянуло. Ямщика сбросило. С

трудом остановил тройку»¹⁶⁸. Другой современник также писал, что «...общепринятый способ езды здесь – днем и ночью, без чего громадные расстояния требовали бы значительного количества времени»¹⁶⁹.

Своеобразной была организация езды конвоя каравана с золотом и серебром, отправлявшихся с кабинетских приисков (т.е. с приисков, принадлежавших удельному ведомству) в Петербург для доставки в Дворцовое Ведомство. Так, А.А. Кропоткин в 1866 г., будучи помощником начальника конвоя, доставил партию драгоценных металлов в 100 пудов на 4 подводах. На трех открытых широких санях были прикованы ящики, окованные железными полосами, к дну саней, в них находилось золото и серебро. Такой же ящик был прикован к дну возка, в котором отправлялись в Казанский университет три семинариста. Начальник конвоя ехал в крытой кибитке, передняя часть которой закрывалась кожаным фартуком, а сверху можно было опустить небольшую кожаную занавеску на случай метели. «Мы ехали под конец зимы, и дорога была изрыта глубокими выбоинами, сделанными транспортом с товарами, которые привозились в Иркутск с Нижегородской и Ирбитской ярмарок или из Москвы. Когда мы подъезжали к такой выбоине, то сани с конвойными казаками уходили совсем в выбоину и на другой стороне выбоины, или ухаба, как их называли в Сибири, появлялись головы ямщиков, затем сани с казаками», - вспоминала В.С. Кропоткина¹⁷⁰.

¹⁶⁸ Попов И.И. Минувшее и пережитое. – С. 152–153, 155, 162, 165.

¹⁶⁹ Н.З. От Варшавы до Николаевска-на-Амуре. – С. 2.

¹⁷⁰ Кропоткина, В.С. Воспоминания / В.С. Кропоткина // Мемуары сибиряков. XIX век. – С. 101.



Изобразилъ авторомъ. Томскъ, 11 Іюня 1890 года.

Типо-литографія Малылова и Манушина.

Этотъ рисунокъ мы представляемъ, какъ возятъ по Сибири золото и серебро изъ Иркутскаго и Нерчинскаго заводовъ, а по мѣстному выраженію — ходятъ караваны съ золотомъ и серебромъ. Въ лѣтнее время, караванъ дойдя до Томска, отправляется на баржахъ пароходовъ до Тюмени, а въ зимнее — караванъ проходитъ чрезъ Томскъ, прямо до этого города, что составитъ около 3000 верстъ. Караванъ составляется отъ 10 до 15 крытыхъ рогож-ныхъ повозокъ, запряженныхъ тройками лошадей, въ которыя укладывается до 400 пудовъ золота и серебра, слиткомъ металла полагается до 2 $\frac{1}{2}$ пудовъ, который упаковывается въ ящики, обитые желѣзомъ и приковывается въ повозкамъ. Металла кладется въ повозку до 20 пудовъ, что составитъ вѣсъ съ ящиками до 30 пудовъ на тройку. Караванъ сопровождается до Петербурга горнымъ инженеромъ и до 7 человекъ конвойныхъ. Въ лѣтнее время караванъ пробѣгаетъ отъ Иркутска до Томска, 1500 верстъ, около 10 сутокъ, а въ зимнее до 7-ми и лошади для него заготовляются на станціяхъ по распоряженію Начальниковъ губерній. Каравановъ приблизительно бываетъ около 4-хъ въ годъ. Изъ Барнаульскаго же завода, Томской губерніи, караванамъ ходятъ съ золотомъ и серебромъ прямо до Тюмени, не заѣзжая въ Томскъ и ихъ бываетъ около 2-хъ въ годъ.

Редакторъ-Издатель П. Кошаровъ.

Рис. 98. Караван с золотом и серебром 11 июня 1890 г. Худ. П. Кошаров.
Художественно-этнографические рисунки Сибири. Томск. 1890 г. № 20.

Собираясь в дорогу, сибиряки, отправляясь в путь зимой, облачались в «две шубы», т.е. их дорожное одеяние многослойностью было сходно с одеждой возчиков: полушубок, сверху доха или тулуп. Лучшей для Сибири зимней дорожной обувью считались валенки. Приезжие старались следовать их советам¹⁷¹.

¹⁷¹ Андреева, Е.А. Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников Е.А. Андреева // Труды ТОКМ: Сб. статей. — Томск, 2002. — Т. XII. — С. 22.



Рис. 99. Обозный извозчик в дохе. Фрагмент. Худ. П. Кошаров. Художественно-этнографические рисунки Сибири / Ред.-изд. П. Кошаров. Томск. 1890.

Для безопасности езды на санях, которые могли опрокинуться, внутри их с обеих сторон продевались железные кольца, к ним веревками привязывался весь багаж путника¹⁷².

Попытки совершать путешествия без перемены лошадей были крайне редкими и вызывали в обществе удивление и восхищение. Так, сотник Амурского казачьего войска Дмитрий Николаевич Пешков в 1889 г. решился на рискованное предприятие – конный переход от Благовещенска до

¹⁷² Андреева Е.А. Указ. соч. – С. 23.

Петербурга. Одной из причин предпринятого им путешествия стало известие о конной поездке корнета М.В. Асеева из Лубен в Париж. Д.Н. Пешков решил доказать, что азиатские лошади («монголки»), которые использовались забайкальскими и амурскими казаками, не только не хуже европейских, но и гораздо выносливее. Помимо прочего, сотник хотел испытать и свои силы и возможности.

Для путешествия верхом он взял своего строевого 13-летнего коня по кличке Серый, исхлопотал шестимесячный отпуск и, не придавая своей поездке официального характера, но с разрешения непосредственных начальников, утром 7 ноября 1889 г. после молебна в Николаевской церкви г. Благовещенска отправился в переход. Его путешествие продолжалось 193 дня, конечной цели он достиг 19 мая 1890 г. (средняя скорость в пути – 56 верст в сутки, а все пройденное расстояние – 8283 версты). Самые трудные переходы Пешков совершил зимой, следуя в 40-градусный мороз по Забайкалью и Сибири. Путь от Верхнеудинска до Иркутска сотник проехал больным. В Томске он был арестован как беглый каторжник. К счастью, недоразумение быстро прояснилось. После Омска дорога потеряла прежний риск и опасность. К его особе стали проявлять интерес представители прессы. Во многих городах ему организовывались пышные встречи. Почти триумфальный прием его ожидал перед въездом в Петербург, на 12-й версте Московского шоссе. Для торжественной встречи были выстроены два эскадрона лейб-гвардии Казачьего и Атаманского полков с трубочами и хорами полковых оркестров. Здесь же находилась кавалькада из нескольких сотен офицеров-кавалеристов, прибывших по собственной инициативе.

Около месяца провел Пешков в Петербурге. 23 мая он был представлен начальнику Главного штаба генерал-адъютанту Н.Н. Обручеву. На параде лейб-гвардии Конногренадерского и Уланского полков император Александр III вручил ему орден св. Анны 3-й степени, минуя орден св. Станислава 3-й ст., затем беседовал с ним и осмотрел Серого. После парада Пешкова пригласили на завтрак во дворец, где он был представлен всем членам императорской фамилии. 8 июня путешественник удостоился приглашения на завтрак, устроенный августейшим атаманом всех казачьих войск, наследником престола Николаем Александровичем. В этот день будущий император Николай II принял в дар от Пешкова его коня Серого. В

зачет конного пробега сотнику был предоставлен шестимесячный отпуск. Пешков его использовал для путешествия по святым местам Палестины¹⁷³.

Мы уделили столько внимания данному сюжету ввиду его неординарности, так как путешествия на столь дальние пространства в России совершались на перекладных.

Оригинальной была езда зимой через Байкал. М. Геденштром отмечал, что «проезд по льду Байкала очень приятен по скорой и спокойной езде (обыкновенно 55 верст в три часа и менее) и по великолепному виду на байкальские горы... Встречавшиеся по льду щели нисколько не опасны и не останавливают проезда... привычные ... лошади перескакивают небольшие трещины, а через широкие, единственно в позднюю весну случающиеся, кладут доски и по ним переводят повозки и лошадей. При широкой щели, когда доски не достают, делают ледяной мост: откалывают пешнею несколько больших льдин, так чтоб достало до половины щели. Ямщик при помощи шеста проскакивает на другой берег, где также откалывает льдины и сближает их с прежними. По сему зыбкому мосту лошади перегоняются, а сани перетаскиваются вдруг с пассажиром посредством длинных веревок, привязанных к оглоблям. Случается часто весною, что лошадь проваливается сквозь рыхлый лед: в таком случае употреблялся странный, но скорый способ. Распрягши погрузшую лошадь, накладывают ей на шею петлю и стягивают шею. Лошадь, невольно надувшись, поднимается вверх, тотчас выталкивается на твердый лед и снова запрягается. Сей способ ничего странного или невозможного в себе не представляет, ежели рассудить, что Байкал не имеет течения. Следовательно, провалившаяся сквозь толстый, рыхлый лед лошадь не увлекается быстринною, но напротив, поддерживается обломанным льдом. Такая поздняя езда по Байкалу в последней половине апреля, конечно, для непривычного покажется опасною, но, кто несколько раз испытывал сии случаи и особенно окольные жители, не видят уже тут ни малейшей опасности»¹⁷⁴. А.П. Беляев в марте 1827 г. переехал Байкал по гладкому льду, на котором не было ни снежинки. Этот переезд продолжался на одних лошадях, с небольшим в

¹⁷³ *Безотосный, В.М.* Наградное дело сотника Пешкова / В.М. Безотосный // Российский архив. – М., 1995. – Т. 6. – С. 366 – 368.

¹⁷⁴ *Геденштром, М.* Отрывки из Сибири / М. Геденштром. – СПб.: Тип. Медицин. департ. МВД, 1830. – С. 37 – 38.

два часа, так как тройки выдерживаемых лошадей неслись почти все расстояние до Посольского монастыря в карьер с небольшими роздыхами¹⁷⁵.

Большие расстояния и необходимость ездить не только днем, но и ночью привели к появлению особых экипажей, приспособленных к местным условиям. Зимняя повозка в Сибири была более длинной, с косым изгибом бортов, для защиты седока от холода она была снабжена особым фартуком и козырьком, а внутри обшивалась киргизской кошмой¹⁷⁶.

На традиции в организации езды и средств транспорта в Сибири влияли природные условия, протяженность дорог, приспособляемость трактового населения к внешним природным факторам, различные возможности передвижения по тракту: почтовая гоньба, пассажирская официальная и езда на вольных, а также качество притрактовых лошадей, удаль и привычка к опасностям сибирских ямщиков, их расторопность, услужливость и дружелюбность, особенно в Западной Сибири, там, где была сильная конкуренция с контрактной почтовой гоньбой. И главное, устроенность сибирских трактов, т. е. наличие трактового населения с повышенным предложением транспортных услуг, станций, где можно было произвести быструю перепряжку лошадей, более или менее устроенного полотна дороги и перевозов через реки.

Таким образом, визиотип, или образ Московско-Сибирского тракта создается совокупностью сохранившихся источников картографического, изобразительного и вербального характера и дает нам возможность составить собственное образное представление о крупнейшей дороге Российской империи XVIII – XIX вв.

¹⁷⁵ *Беляев, А.П.* Воспоминания декабриста о пережитом и пережитом / А.П. Беляев. – Красноярск: Кн. изд., 1990. – С. 148.

¹⁷⁶ *Скубневский В.А., Старцев А.В., Гончаров Ю.М.* Купечество Алтая второй половины XIX- начала XX вв. / В.А. Скубневский, А.В. Старцев. – Барнаул: Изд. Алт. гос. ун-та, 2001. – С. 226.

ПРИЛОЖЕНИЕ



Рис. 100. Остатки старого моста на одной из рек прилегавшего к Сибирскому Ачинск-Минусинского тракта. Фото 2006 г. Автор краевед-путешественник В.В.Черников (велоклуб «Грязные носороги» г. Красноярск).



Рис. 101. Обозный извозчик. Худ. П. Кошаров. Художественно-этнографические рисунки Сибири / Ред. – изд. П. Кошаров. Томск. 1890.

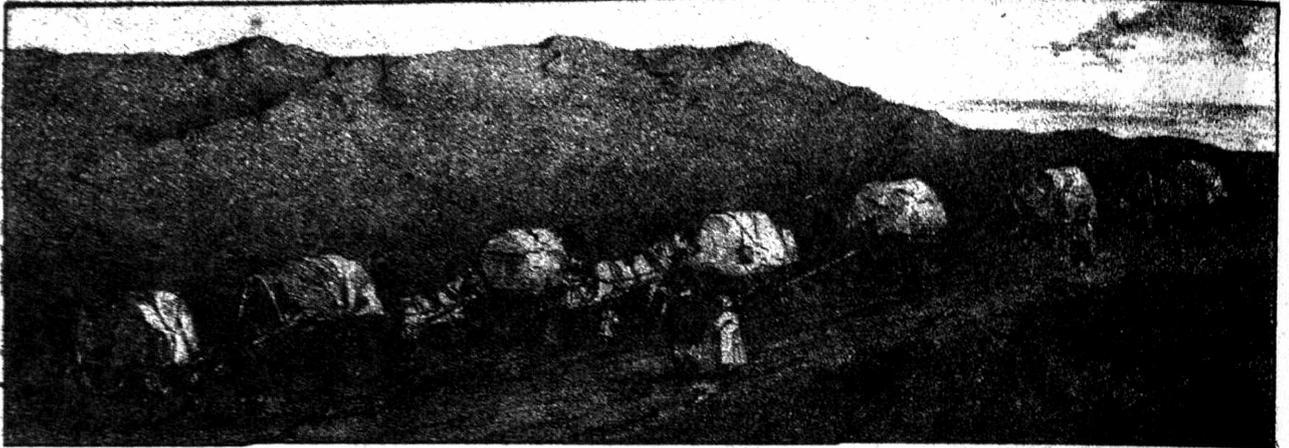
ХУДОЖЕСТВЕННО-ЭТНОГРАФИЧЕСКІЕ РИСУНКИ СИБИРИ.

(Выходятъ въ Томскѣ два раза въ мѣсяцъ).

1891 годъ.

№ 21.

Годъ второй.



Типо-автографія Чкалова и Матушкина.

Рисунокъ первый представляетъ движеніе переселенцевъ изъ Томска въ Восточную Сибирь. Сколо 20 лѣтъ тому назадъ въ Томскѣ, да и вообще въ Сибири, не такъ было заимчиво переселеніе крестьянъ изъ Европейской Россіи въ Сибирь, какъ въ настоящее время. Нынѣ же, съ каждымъ годомъ, все болѣе, и болѣе возрастаетъ это переселеніе, такъ что Томскому комитету по переселенческимъ дѣламъ пришлось выстроить бараки, близъ пароходной станціи, для прибывающихъ переселенцевъ и имѣть первое пристанище, сойдя съ парохода. Въ Томскѣ они покупаютъ лошадей, теленки и проч. дорожныя вещи, разсѣдѣляются—кто остается въ Западной Сибири, а кто идетъ въ Восточную и даже на Амуръ. Нѣкоторые переселенцы изъ Тюмени направляются сухимъ путемъ въ Омскій и Семипалатинскій округа. Смотря на этихъ переселенцевъ вообще, видишь у нихъ въ общемъ крайнюю нужду и удивляешься, какъ еще они могутъ двигаться въ Восточную Сибирь и даже на Амуръ. Въ Петербургѣ образовался комитетъ для пособія нуждающимся переселенцамъ, но все эти пособия общества будутъ какъ капля въ море. Безъ преувеличенія можно сказать, что среднимъ числомъ въ годъ переселенцевъ прибываетъ болѣе 10000 и болѣею частью все бѣднота.

Редакторъ-Издатель П. Кошаровъ.

Рис. 102. Движеніе обоза переселенцевъ изъ Томска въ Восточную Сибирь. 1 июля 1891 г. Худ. П. Кошаровъ. Художественно-этнографическіе рисунки Сибири / Ред. изд. П. Кошаровъ. Томск. 1891 г. № 21.

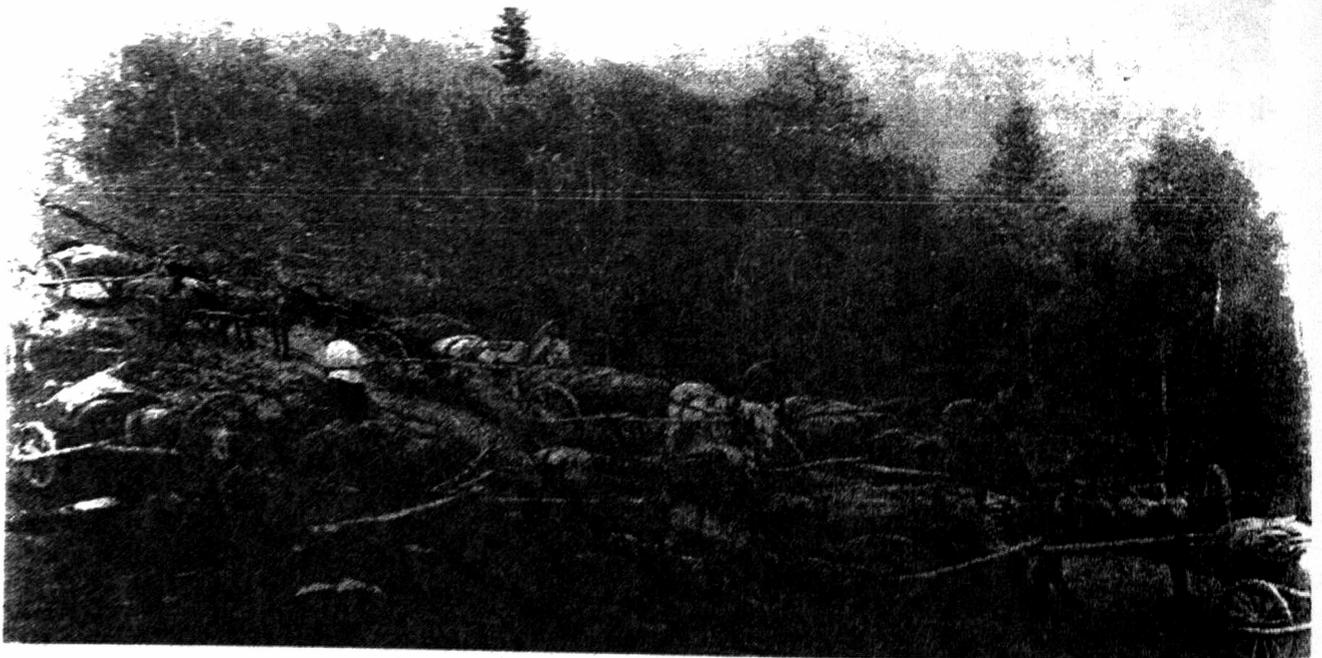
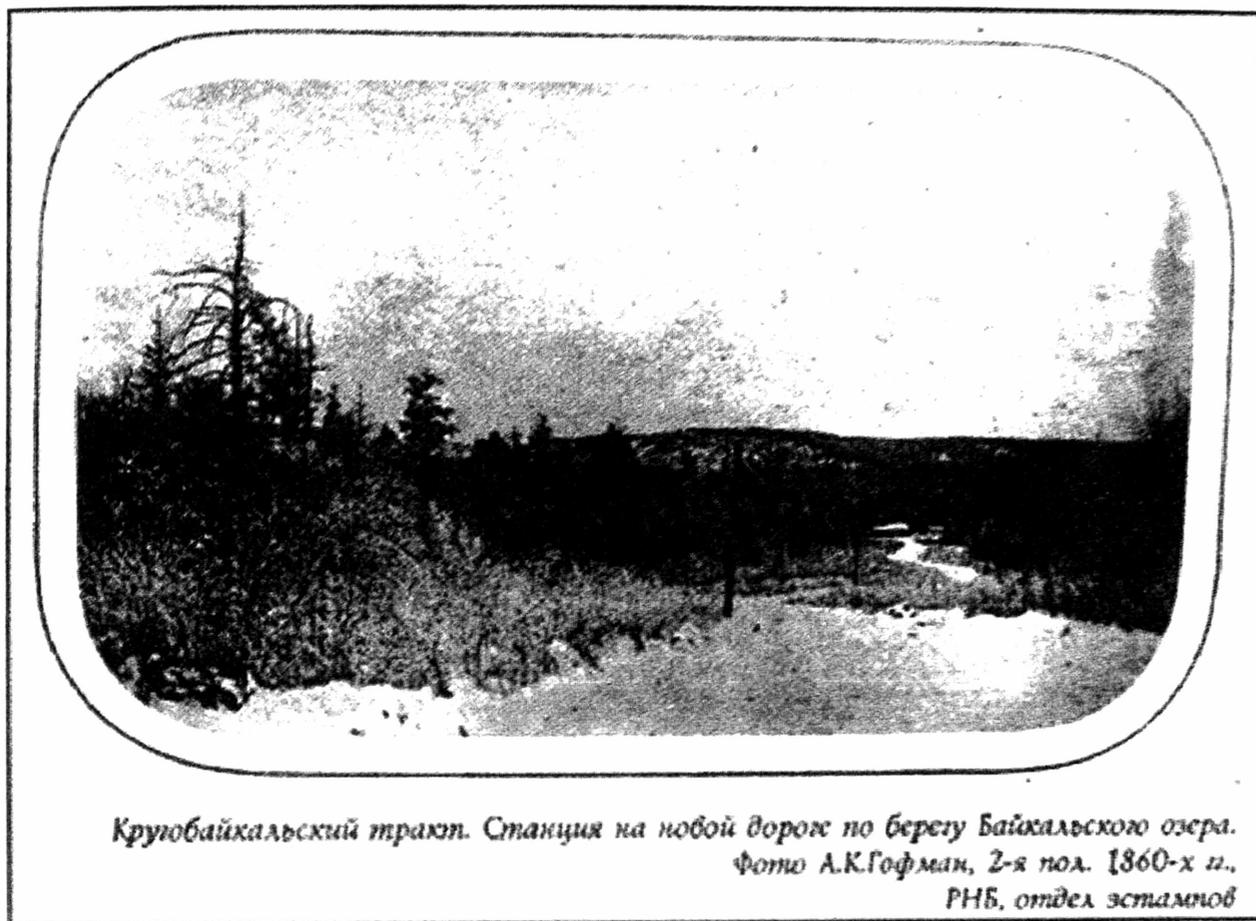


Рис. 103. Обозъ в горахъ. Фото изъ коллекціи НГКМ.

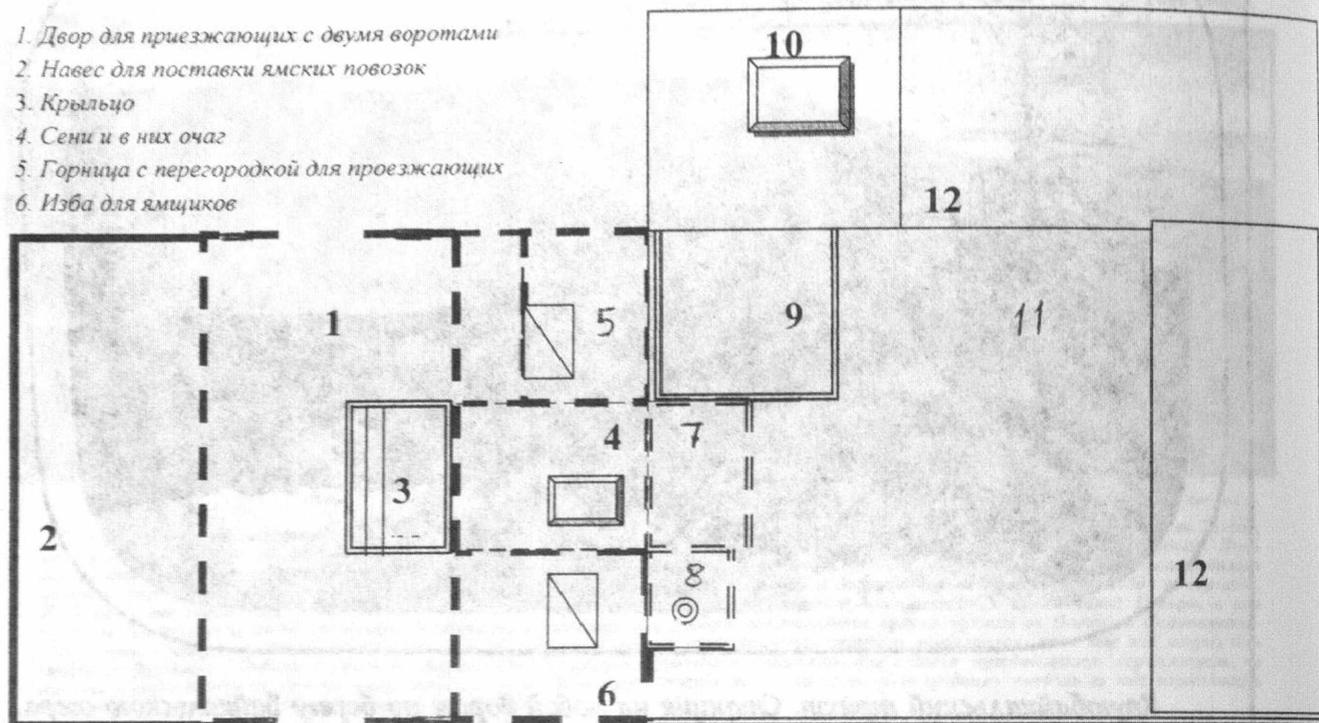


*Кругобайкальский тракт. Станция на новой дороге по берегу Байкальского озера.
Фото А.К.Гофман, 2-я пол. 1860-х гг.,
РНБ, отдел эстампов*

*Рис. 104. Кругобайкальский тракт. Вторая половина 60-х гг. XIX в.
Опубликовано в журнале Земля Иркутская. 1995. № 4. С. 25.*

Планы (11 экземпляров) даны в Барнаульском заводе деревням Чаусской волости Тырышкиной, Чаусу, Орскому Бору. Деревням Ояшинской волости Дубровиной, Ташаринской, Ояшу. Тутальской волости д. Проскоковой, Варюхинской волости, д. Калтайской, самой волости. М.: в 1 дюйме – 2,5 сажени. Изъяснение:

1. Двор для приезжающих с двумя воротами
2. Навес для поставки ямских повозок
3. Крыльцо
4. Сени и в них очаг
5. Горница с перегородкой для проезжающих
6. Изба для ямщиков



7. Заднее крыльцо
8. Нужное место
9. Чулан
10. Амбар с ледником
11. Задний двор
12. Поветы для поклажи сена и под ними двор для лошадей.

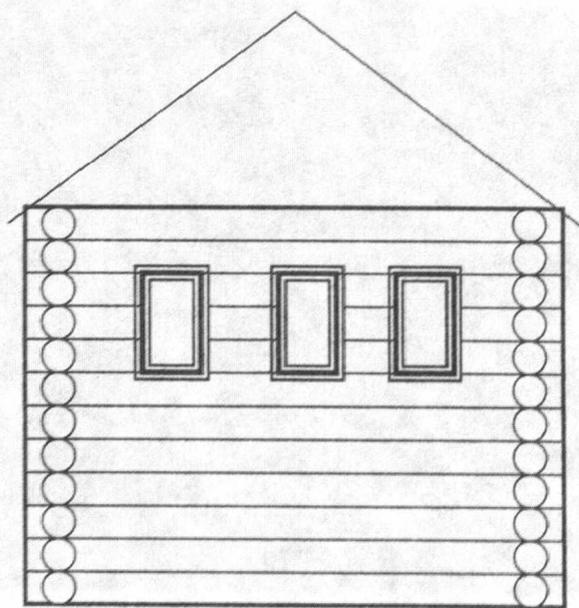


Рис. 105. План и фасад станционного почтового дома с принадлежностями (1818 г.). ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 11. Д. 462.



Рис. 107. Больные и немощные ссыльные. Худ. Дж. Фрост // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. СПб. 1999. Т. 1. С. 325.

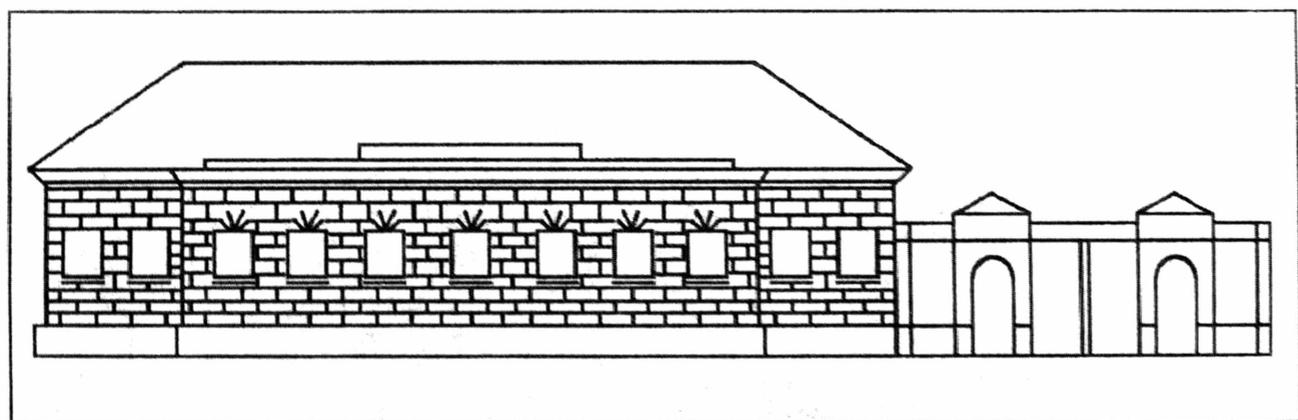


Рис. 108. Фасад этапного лазарета в г. Колывань. ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 836.



Рис. 110. Сибирский кузнец. Худ. Дж. Фрост // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. СПб. 1999. Т. 1. С. 316.

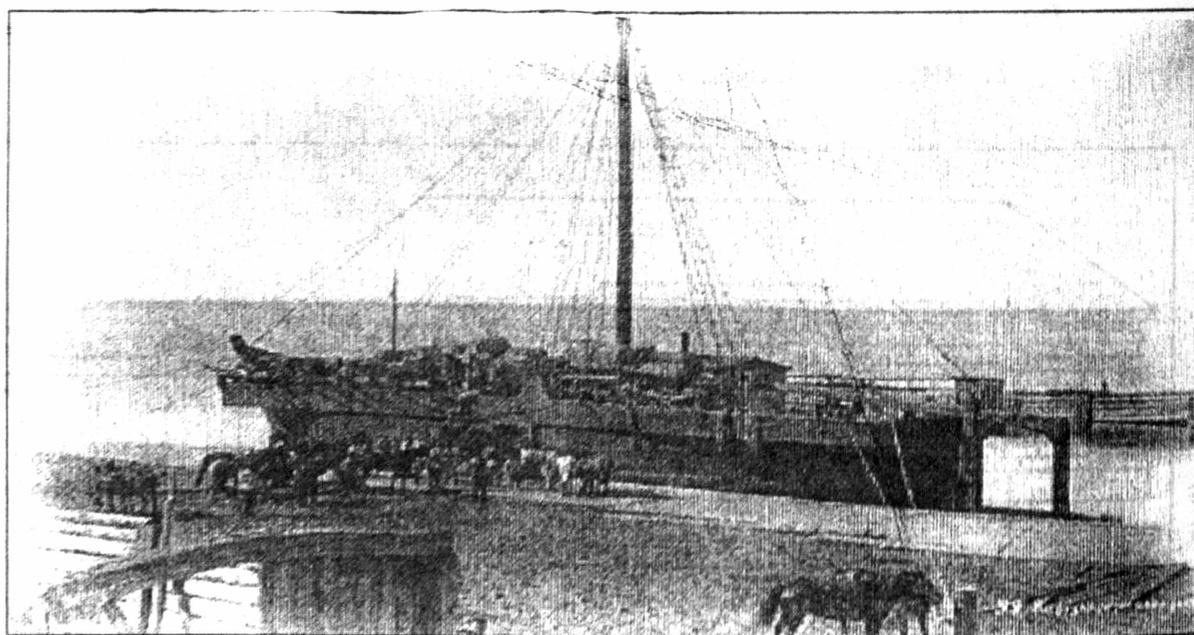


Рис. 111. Пристань. Погрузка переселенцев. 1892 г. Фото. Чарушин Н.А. Виды Забайкалья и Иркутска.

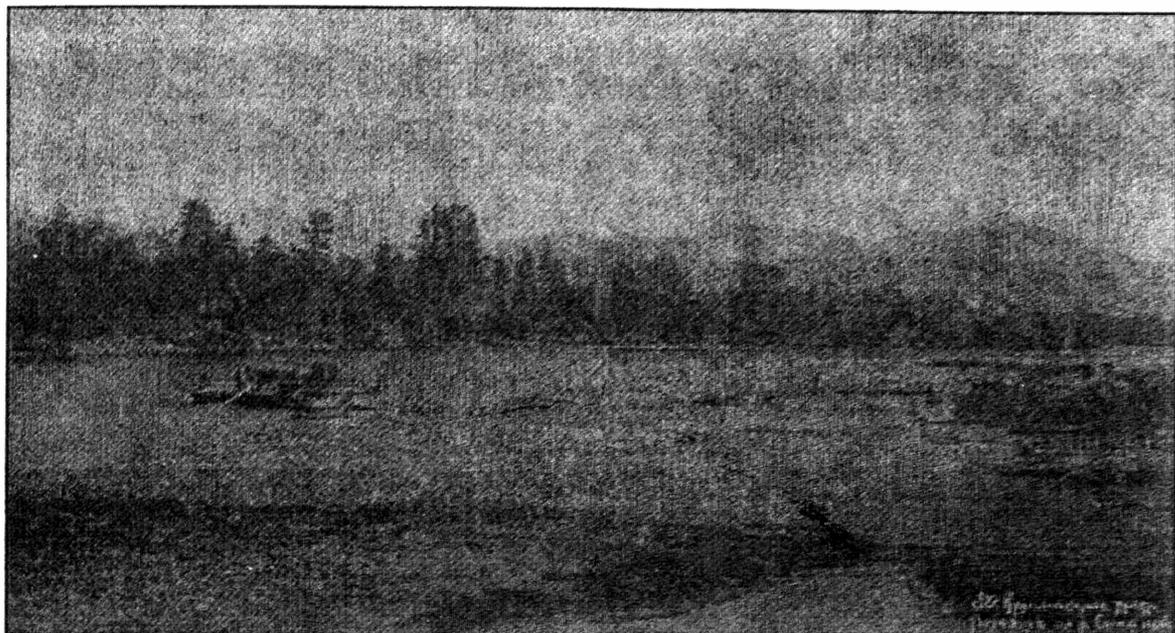


Рис. 112. Кругобайкальский тракт. Перевоз на р. Снежной. 1890-е гг.
Фото. Чарушин Н.А. Виды Забайкалья и Иркутска.

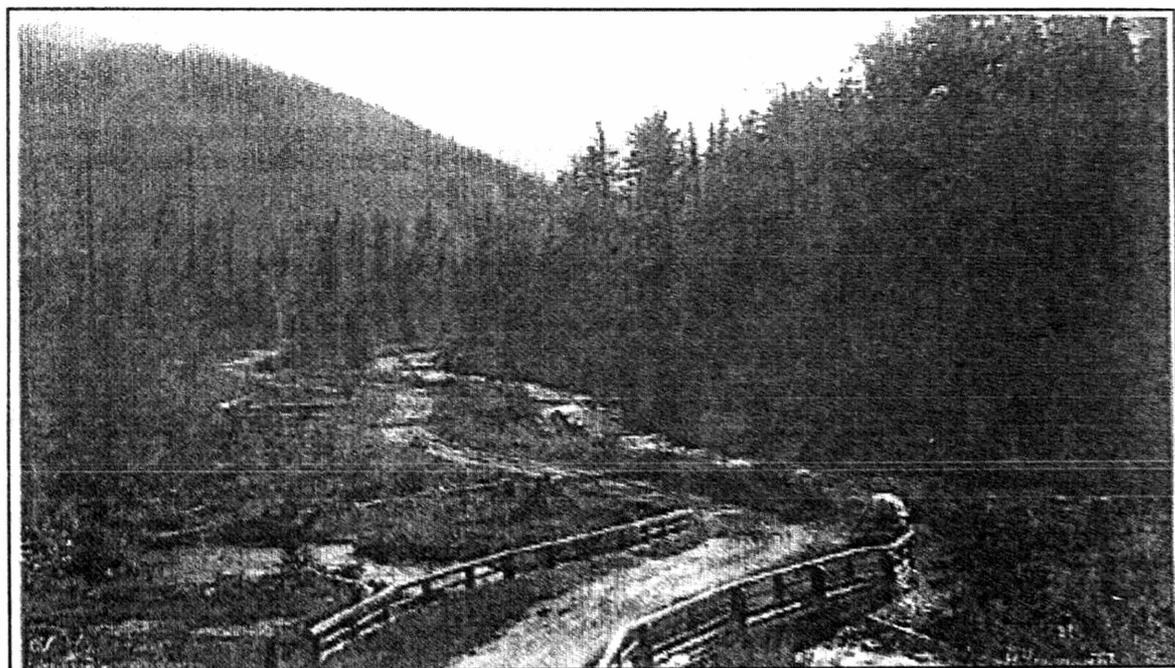


Рис. 113. Удунгинский тракт. Фото Н.А. Чарушина. 1890-е гг.



Рис. 114. Удунгинский тракт – один из Кругобайкальских (торговый)
Фото Н.А. Чарушина.

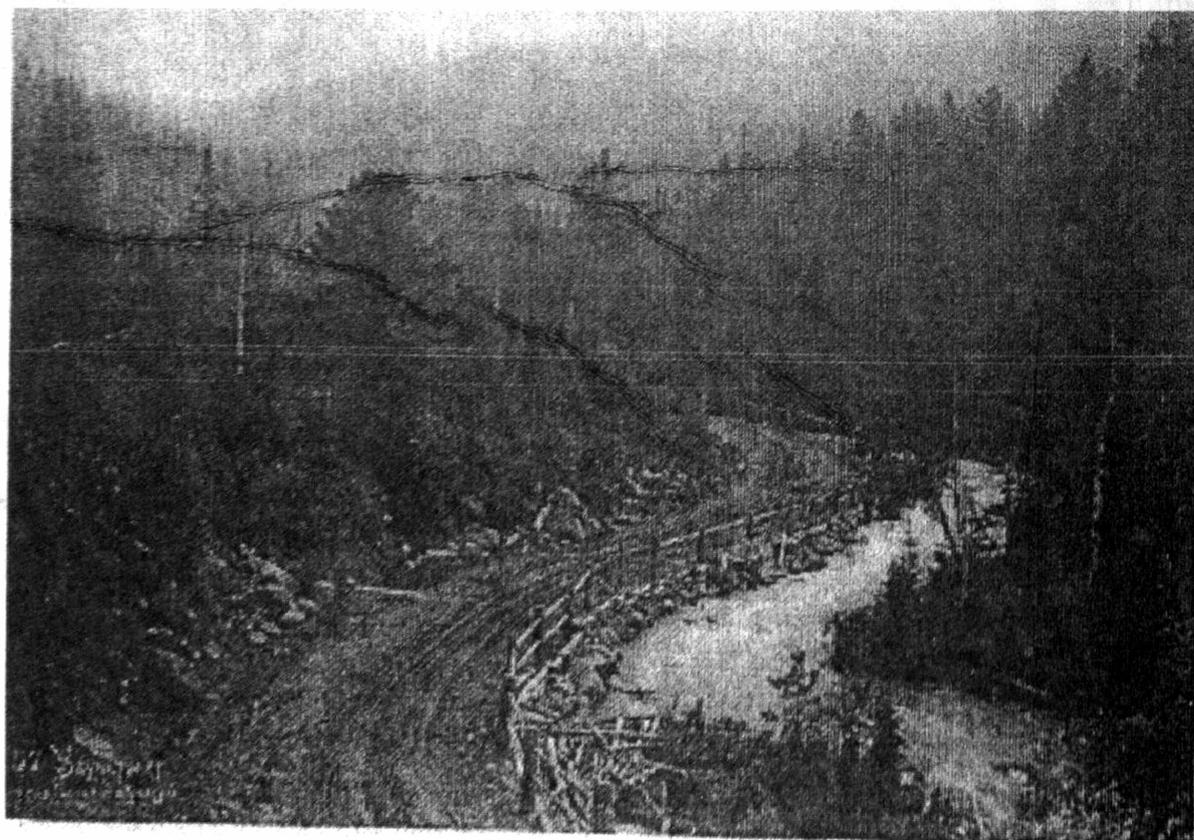


Рис. 115. Удунгинский тракт между р. Мысовой и р. Улятуй. Фото
Н.А. Чарушина.



Рис. 116. «Екатерининский мост». Памятник второй пол. XVIII в. Построен в период 1776 – 1796 гг. ссыльным польским инженером (фамилия пока неизвестна). Сложен из плит девонского песчаника без раствора. Мост имеет вид огромной арки (высота 10 м, ширина отверстия 4 м, расстояние между отбойными стенами 15 м). Это инженерное сооружение по своему виду относится к виадуку, т.к. пересекает глубокий суходол. Мост находится в 5 км к югу от д. Аешка Новоселовского района Красноярского края. Подъездные пути хорошие – накатанная грунтовая дорога. Сама деревня расположена в 6 км от федеральной дороги № 54 и в 15 км от с. Новоселово. Сооружение находится в районе бывшего Иргинского завода у Ачинск-Минусинского тракта, являвшегося одним из ответвлений главного Сибирского. Фото и информация предоставлены В.В. Черниковым (г. Красноярск, велоклуб «Грязные носороги»).

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ГАКК – Государственный архив Красноярского края

ГАОО – Государственный архив Омской области

НИОР РГБ – Научно-исследовательский отдел рукописей Российской государственной библиотеки

ОК БАН – Отдел картографии Библиотеки Академии наук

ОК РГБ – Отдел картографии Российской государственной библиотеки

ОР БАН – Отдел рукописей Библиотеки Академии наук

ПСЗРИ – Полное собрание законов Российской империи

РГВИА – Российский государственный военно-исторический архив

ТФ ГАТюмО – Тобольский филиал государственного архива Тюменской области

ЦХАФ АК – Центр хранения архивного фонда Алтайского края

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Тракт на картах России и Сибири XVII – XIX вв.....	6
Глава 2. Тракт в чертежах и рисунках.....	112
Глава 3. Отражение видов и форм передвижения, средств транспорта и придорожных почтовых и этапных сооружений в рисунках, фотографиях и чертежах.....	134
Приложение.....	175
Список сокращений	184
Содержание	185

В оформлении обложки книги использованы иллюстрации:

Почтовая кибитка 1888 г. // Кошаров П.М. Художественно-этнографические рисунки Сибири. Томск, 1890;

Фрагмент карты М. Татаринова - К.Л. Фрауендорфа [1765 г.]. Участок Сибирского тракта от станца Зиминского через острог Бельский к Иркутску // ОР БАН Собрание рукописных карт. № 326.

Научное издание

Олег Николаевич Катионов

**МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ
НА КАРТАХ, ЧЕРТЕЖАХ И РИСУНКАХ XVII – XIX вв.**

Монография

В авторской редакции

Лицензия ЛР № 020059 от 24.03.97 г.

Гигиенический сертификат № 54. НК.05.953. П. 000149. 12.02 от 27.12.02 г.

Подписано в печать 21.08.06 г. Формат бумаги 60×84/8

Печать RISO. Уч.-изд.л. 11,6. Усл. печ.л. 10,8

Тираж 500 экз. Заказ № 27

Педуниверситет, 630126, г. Новосибирск, 126, ул. Виллойская, 28

Отпечатано ЗАО «Кант», г. Новосибирск, ул. Путевая, 18

тел. (383) 351-06-19