

**Посвящается моему папе -
Виктору Николаевичу Матвееву
(1952-2007)**

Omsk F. M. Dostoevsky State University
Omsk Branch of the Institute of Archaeology and Ethnography SB RAS
Siberian Branch of the Russian Institute for Cultural Research
Omsk M. A. Vrubel Regional Museum of Fine Arts

A. V. Matveev

**HISTORY OF LAND COMMUNICATIONS
OF THE OMSK IRTYSH REGION
(Middle Ages – New Age)**

Monograph

Omsk
Publishing house “Nauka”
2014

Омский государственный университет имени Ф. М. Достоевского
Омский филиал Института археологии и этнографии СО РАН
Сибирский филиал Российского института культурологии
Омский областной музей изобразительных искусств
имени М. А. Врубеля

А. В. Матвеев

**ИСТОРИЯ СУХОПУТНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
ОМСКОГО ПРИИРТЫШЬЯ
(Средневековье – Новое время)**

Монография

Омск
Издательский дом «Наука»
2014

UDC 94.625:(571.1)

It is confirmed for printing by the Omsk Branch of the Institute of Archaeology and Ethnography SB RAS

Reviewers:

Dr. Sc. (History) *O. N. Kationov*,

Dr. Sc. (History) *M. P. Chernaya*

Managing editors:

Cand. Sc. (History) *S. S. Tikhonov*,

Dr. Sc. (History) *N. A. Tomilov*

Matveev, A. V.

History of land communications of the Omsk Irtysh region (Middle Ages – New Age) : monograph / A. V. Matveev ; managing eds : S. S. Tikhonov, N. A. Tomilov. – Omsk : Publishing house “Nauka”, 2014. – 268 p. : ill.

ISBN 978-5-98806-179-3

For the first time the history of organization of a system of land communications of the Omsk Irtysh region has been presented in the monograph. The author has considered on the basis of written, cartographic, ethnographic and archaeological sources the periods of the establishment of this system, the structure of its elements: natural passages, artificial road constructions, carriageway, a road situation. The book contains the results of specific laboratory and field investigations of land roads of the region.

The monograph is appointed to historians, archaeologists, ethnographers, culturologists.

UDC 94.625:(571.1)

ISBN 978-5-98806-179-3

© Matveev A. V., 2014

© Omsk Branch of the Institute of Archaeology and Ethnography SB RAS, 2014

© Design. Publishing house “Nauka” Ltd, 2014

УДК 94.625:(571.1)
ББК 63.3(2Р-4Ом)
М33

Утверждена к печати Омским филиалом
Института археологии и этнографии СО РАН

Рецензенты:

д-р ист. наук *О. Н. Катионов*,
д-р ист. наук *М. П. Черная*

Ответственные редакторы:

канд. ист. наук *С. С. Тихонов*,
д-р ист. наук *Н. А. Томилов*

Матвеев, А. В.

М33

История сухопутных путей сообщения Омского Прииртышья (Средневековье – Новое время) : монография / А. В. Матвеев ; отв. ред. : С. С. Тихонов, Н. А. Томилов. – Омск : Издательский дом «Наука», 2014. – 268 с. : ил.

ISBN 978-5-98806-179-3

В монографии впервые представлена история организации системы сухопутных коммуникаций Омского Прииртышья. На основе письменных, картографических, этнографических и археологических источников рассмотрены этапы становления этой системы, устройство ее элементов: естественных коридоров, дорожных искусственных сооружений, проезжей части, обстановки пути. Опубликованы результаты конкретных лабораторных и полевых исследований сухопутных дорог региона.

Представляет интерес для историков, археологов, этнографов, культурологов.

УДК 94.625:(571.1)
ББК 63.3(2Р-4Ом)

ISBN 978-5-98806-179-3

© Матвеев А. В., 2014

© Омский филиал Института археологии
и этнографии СО РАН, 2014

© Оформление. ООО «Издательский дом
“Наука”», 2014

ВВЕДЕНИЕ

Исследование посвящено истории сухопутных дорог Омского Прииртышья в Средневековье – Новом времени. Эта история тесно связана с широким кругом вопросов географического, хозяйственного, культурного освоения нашего края. Обмен, торговля, миграции, военные действия, землепользование осуществлялись везде и всегда только с помощью путей сообщения. Характер этих путей, техника перевозок и передвижений всегда отражали уровень развития материального производства того или иного региона и при этом активно воздействовали на это производство. Положение по отношению к транспортным путям определяло экономические возможности каждого населенного пункта, отдельного ремесленного или фабричного предприятия, целого района. В то же самое время дороги были и будут живыми артериями, по которым проходит взаимодействие представителей разных народов, населяющих Евразию.

Таким образом, все политические, экономические и культурные события, происходившие на Омской земле, оставили на сухопутных путях свои следы. В задачи автора входил поиск этих следов в многообразии археологического, этнографического, топографического материала, а также их изучение. Результатом изысканий стала книга. Ее цель – выявить особенности и динамику сухопутных коммуникаций (дорог) в истории освоения Омского Прииртышья в Средневековье – Новом времени. Задачи, которые мы перед собой поставили, сводятся к следующим:

1. Представить историю сложения единой сети дорог региона в XVI – первой трети XX в. на основании широкого круга археологических, письменных и изобразительных (картографических) источников.

2. Рассмотреть устройство основных элементов системы сухопутных коммуникаций (дорог) Омского Прииртышья в Средневековье – первой трети XX в. (естественные коридоры, дорожные искусственные сооружения (мосты, паромы, просеки, зимние переправы, гати), обстановка дороги, проезжая часть, земляное полотно).

3. Познакомить читателя с результатами конкретных исследований различных дорог региона, которые автор вместе с коллегами совершил в 2000–2010 гг.

Объект исследования: сухопутные коммуникации (дороги) как сложный историко-культурный феномен в диалектике освоения пространства человеком.

Предмет исследования: свойства основных элементов сухопутных путей сообщения (дорог), функционировавших на территории Омского Прииртышья в XVI – первой трети XX в.

Хронологические рамки работы охватывают период XVI – первой трети XX в. В настоящее время существуют археологические сведения о передвижении групп населения на территории Омского Прииртышья в глубокой древности, начиная с эпохи бронзового века. Однако именно с XVI в., когда регион вошел в состав Сибирского ханства, здесь началась организация государственных путей сообщения. Российское царство продолжило этот процесс в XVII в. Решительные шаги по прокладке трактов в Западной Сибири были сделаны Российской империей в середине XVIII в. В первой трети XX в. произошло окончательное оформление сети дорог региона. Один из разделов монографии посвящен путям сообщения Омского Прииртышья более раннего периода.

История изучения вопроса.

Первый этап (XIX – первая половина XX в.) изучения истории путей сообщения Омского Прииртышья характеризуется наличием исследований, темой которых были пути сообщения Сибири. Эти работы заложили стереотип о полном отсутствии в Сибири каких-либо «благоустроенных дорог» и доминировании водных коммуникаций в XVII–XVIII вв. Для второй половины XVIII – XIX в. публицисты и ученые отмечали наличие одной (Московско-Сибирский тракт) или в лучшем случае двух (Московско-Сибирский и Линейный тракты) дорог. Так, Н. М. Ядринцев в своей работе «Сибирь как колония» писал: «...несмотря на борьбу с расстояниями и усиленное проведение путей во все прошлое столетие (XVIII. – А. М.), сообщения в крае представляют огромные трудности. На всю огромную территорию в 240 000 квадр. миль мы видим с запада только один торговый путь в Сибирь, соединяющий Азию с Европой через Урал. <...> Что касается внутренних трактов, то они также едва намечены предшествовавшей колонизацией. Мы видим одну транзитную дорогу, тянущуюся на расстоянии 6000 верст, пробитую кяхтинской торговлей среди пустынных местностей. Сообщения в сторону, по проселкам, представляют первобытные пути среди дебрей и болот; местами эти дороги в лесах превращаются в тропинки для верховых, а во всей лесной и южной гористой Сибири сообщения и перевозки тяжестей производятся верхом, вьюками»¹. О меридиональных сухопутных путях

¹ Ядринцев Н. М. Сибирь как колония. – СПб. : Тип. И. Н. Скороходова, 1892. – С. 221.

Сибири, значение которых в XVI–XVII вв. для русской широтной колонизации было незначительным, Н. Н. Балкашин писал: «Торговля с Сибирью производилась среднеазиатскими купцами с давних времен, но не установила себе благоустроенного пути»².

Определенным шагом вперед в вопросе изучения коммуникаций Сибири стал выход многотомного издания «Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей». В отдельной статье шестнадцатого тома Ф. Н. Белявский, рассматривая гужевые пути Западной Сибири, написал: «Движение по сухопутным дорогам стало оживляться только около половины XVIII в., когда главная часть населения Западной Сибири стала сосредотачиваться в южных ее округах, сравнительно удаленных от водного пути»³. Ученый также признавал наличие «движения по сухопутным дорогам» и в более ранний исторический период.

Строительство в конце XIX в. и последующее функционирование Транссибирской железнодорожной магистрали привели к появлению в печати работ, специально посвященных изучению состояния путей сообщения Сибири. Однако больший объем таких работ занимала пропаганда нового вида путей сообщения – железных дорог. Например, М. Н. Соболев в своей статье «Пути сообщения в Сибири» посвятил представлению сухопутных гужевых путей этой обширной территории всего несколько абзацев. В них он выделил одну главную сухопутную дорогу – Московский тракт, «по которому происходил товарный обмен Сибири с Европейской Россией и транспорт пассажиров и ссыльных арестантов»⁴. В числе других крупных трактов Сибири начала XX в. М. Н. Соболев указал тракт Омск – Павлодар – Семипалатинск (737 верст), проходивший через территорию Омского Прииртышья. Общее отношение автора к гужевым маршрутам как к анахронизму становится ясным после прочтения следующего фрагмента статьи: «Как Си-

² Балкашин Н. Н. Торговое движение между Западной Сибирью, Средней Азией и Китайскими владениями // Зап. ЗСОИРГО – Омск : Тип. гл. штаба, 1882. – Кн. IV. – С. 1. См. также: Белявский Ф. Н. Пути сообщения // Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей. Т. XVI. Западная Сибирь / под ред. В. П. Семенова-Тян-Шанского и под общим руководством П. П. Семенова-Тян-Шанского и В. И. Ламанского. – СПб. : Изд. А. Ф. Девриена, 1907. – С. 363.

³ Белявский Ф. Н. Указ. соч. С. 362.

⁴ Соболев М. Н. Пути сообщения в Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды : сб. ст. / под ред. И. С. Мельника. – СПб. : Изд. А. Ф. Девриена, 1908. – С. 24.

бирская железная дорога, так и реки Сибири обслуживают только прилегающие к ним местности. Вне их влияния остаются громадные пространства, которые вынуждены довольствоваться грунтовыми дорогами – почтовыми трактами и простыми проселочными дорогами... При бюрократической системе управления дорогами тракты все же находятся в плохом состоянии и делаются прямо малопроезжими весной и осенью, в период дождей. Зимой на них образуются, благодаря снежным метелям и большому движению, глубокие ухабы, затрудняющие езду»⁵.

Следует отметить, что дореволюционные специальные издания, посвященные истории дорожного строительства в России, практически не освещали сибирские дороги, но главным образом изучали магистрали европейской части России⁶.

Особое положение Сибирского (Московского, Московско-Сибирского) тракта в числе других сухопутных коммуникаций Сибири привлекло внимание исследователей уже на рассматриваемом этапе изучения темы. В конце XIX в. различные вопросы, связанные с функционированием тракта, были рассмотрены в публикациях С. Л. Чудновского, Н. М. Астырева, И. Ф. Молодых⁷. Историю возникновения и заселения тракта отразила работа 1921 г. А. Д. Григорьева «Устройство и заселение Московского тракта с точки зрения изучения русских говоров»⁸. Исключительно важную роль Сибирского тракта в обозно-транспортных перевозках отмечал в 1949 г. в своей монографии Р. М. Кабо⁹.

Этапной для темы «История коммуникаций Сибири» стала работа С. В. Бахрушина «Пути в Сибирь в XVI–XVII вв.», в которой ученый проследил основные маршруты из Европейской России за Урал (печорский «чрезкаменный» путь, морской путь, камские пути), а также пути в Восточную Сибирь (пути с Оби на Енисей,

⁵ *Соболев М. Н.* Указ. соч. С. 35–36.

⁶ *Гельфер А. А.* Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения. – СПб. : Изд. Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог, 1911. – Т. 1; *Николаев А. С., Житков С. М.* Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений торговых портов в России : [в 3 ч.]. – СПб. : Тип. М-ва путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1900. – [2], V, [5], 102, [2], 103.

⁷ *Катионов О. Н.* Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1987. – С. 5.

⁸ *Григорьев А. Д.* Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров. – Томск, 1921. (Изв. Ин-та исследований Сибири, № 6; Тр. Историко-этнографического отделения, № 1).

⁹ *Кабо Р. М.* Города Западной Сибири. – М. : Географгиз, 1949.

пути с Енисея на Лену, пути с Лены на северо-восток, пути к Тихому океану)¹⁰. К сожалению, все означенные в публикации С. В. Бахрушина пути Сибири – водные. Это подтверждает обозначенный еще в начале XX в. Ф. Н. Белявским тезис об активизации русскими сухопутных сообщений в Сибири только в XVIII в. С другой стороны, в работе С. В. Бахрушина не представлена целостная картина коммуникаций этого региона, поскольку он пишет только о путях из Русского царства в Сибирь. Хотя доподлинно известно, что в XVI–XVII вв. функционировали сухопутные меридиональные пути в Сибирь из разных регионов Средней Азии.

Известный исследователь истории дорожного дела на территории СССР А. С. Кудрявцев отмечал в своей монографии 1951 г., что сибирские пути к концу XVII в. были преимущественно водные¹¹. Широкие хронологические рамки работы («дооктябрьский период») не позволили ученому специально рассмотреть сибирские сухопутные пути XVIII в., среди которых он все же выделил Сибирский тракт¹². А. С. Кудрявцев указал на важность для дорожного строительства Сибири мероприятий, проведенных в конце XIX – начале XX в. Переселенческим управлением Главного управления землеустройства и земледелия¹³.

Второй этап изучения рассматриваемой нами темы начался в конце 1950-х гг., когда на территории Омского Прииртышья стали регулярно проводить исследования по истории различных дорог. Первые работы по выявлению участков старых трактов совершил директор Омского областного краеведческого музея А. Ф. Палашенков. В 1952 г. он обследовал полотно Московско-Сибирского тракта на территории современных Большереченского, Муромцевского и Нижнеомского районов¹⁴. В 1957–1962 гг. во главе экспедиций Омского отдела Географического общества СССР исследователь изучал участок Московско-Сибирского тракта на территории современного Большеуковского района Омской области¹⁵. В 1964 г. после автомобильной поездки из Омска на Тянь-Шань в составе

¹⁰ Бахрушин С. В. Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. // Науч. тр. Т. III. Избр. работы по истории Сибири XVI–XVII вв. – М. : Изд-во АН СССР, 1955. – Ч. 1. – С. 72–136.

¹¹ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). – М. : Дориздат, 1951. – С. 85.

¹² Там же. С. 147.

¹³ Там же. С. 203.

¹⁴ ОГИК музей. Фотофонд. ОМК 6634/1, 2.

¹⁵ Палашенков А. Ф., Лаптев С. Р. Поездки по Омской области в 1957–1962 гг. // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1963. – Вып. 5 (12). – С. 197.

экспедиции Омского отдела Географического общества СССР А. Ф. Палашенков опубликовал работу, где рассказал об исторических местах, через которые пролегал путь экспедиции. Отдельное внимание в этой работе ученый уделил истории Семипалатинского тракта¹⁶. Во второй половине 1960-х гг. А. Ф. Палашенков продолжал изучение истории Семипалатинского, Каинского, Петропавловского, Тюкалинского трактов; уточнял их местопрохождение; искал места старых переправ, почтовых станов, тюремных этапов. К сожалению, результаты этих исследований не были опубликованы А. Ф. Палашенковым при жизни. Только спустя много лет благодаря работе омского историка А. В. Ремизова они были введены в научный оборот¹⁷. Большую часть опубликованных материалов А. Ф. Палашенкова составили фрагменты мемуаров путешественников и революционеров, проезжавших по тому или иному маршруту в XVIII – начале XX в. Однако важнейшим моментом рассматриваемой работы стало обращение к истории одной не трактовой, а гужевой – «воровской» – дороги, которую Палашенков реконструировал по этнографическим данным на территории Омского района Омской области. Таким образом, именно А. Ф. Палашенковым был впервые поставлен вопрос об изучении нетрактовых и исторически более древних путей сообщения Омского Прииртышья.

В 1956 г. вышла монография М. И. Помуса «Западная Сибирь (экономико-географическая характеристика)», в первой части которой автор рассмотрел вопрос о развитии на указанной территории путей сообщения в XVIII – начале XX в.¹⁸ Излагая общую концепцию развития коммуникаций Западной Сибири, М. И. Помус повторил тезис Ф. Н. Белявского¹⁹. Важным для нас моментом в публикации ученого является картографический материал – планы-схемы расположения городов и путей сообщения Западной Сибири для двух исторических этапов – «феодализм» и «капитализм». На этих планах М. И. Помус обозначил ряд ранее не отмеченных другими исследователями маршрутов, проходивших в XVIII – начале XX в. по территории Омского Прииртышья²⁰.

¹⁶ *Палашенков А. Ф.* От Омска до центра Тянь-Шанской горной системы (примечательные места) // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1964. – Вып. 6. (13). – С. 89–112.

¹⁷ Пути-дороги Омской области (из краеведческой копилки А. Ф. Палашенкова) / материалы подг. А. Ремизов // Глубинка (Омск). – 1995. – Вып. 1. – С. 42–51.

¹⁸ *Помус М. И.* Западная Сибирь (экономико-географическая характеристика). – М. : Гос. изд-во геогр. лит., 1956.

¹⁹ Там же. С. 105–106.

²⁰ Там же. С. 106–107, 125.

Большая группа научных работ, опубликованных в 1960–1980-х гг., была посвящена изучению маршрутов Московско-Сибирского тракта. А. Ф. Палашенков в 1968 г. опубликовал статью «Из прошлого Старого Московско-Сибирского тракта», в которой кратко осветил историю сложения сухопутного сообщения между первыми русскими городами и острогами Западной Сибири – Тобольском, Тарой и Томском²¹. В своей работе исследователь рассказал о строительстве Московско-Сибирского тракта, организации этапирования по нему преступников; изобразил планы этапов и полуэтапов. В основной части работы А. Ф. Палашенков в хронологическом порядке осветил моменты, связанные со «следовани-ем» по тракту «всех поколений революционеров».

В 1968 г. была опубликована работа краеведа В. С. Аношина «Где шумит Артынский бор» об истории современного Большереченского района Омской области. На страницах книги В. С. Аношин обозначил место прохождения маршрутов Московско-Сибирского тракта на территории района; описал сохранившийся участок тракта близ д. Копьево; на основании этнографических сведений рассказал о ямском промысле земляков²².

В 1970 г. новосибирская исследовательница Ф. С. Кузьмина опубликовала важную для истории дорожного строительства в Западной Сибири работу, в которой рассмотрела организацию дорожного движения на территории Барабинской степи в XVIII в. Ученый отметила, что история первоначального заселения и хозяйственного освоения Барабинской степи русскими оказалась тесным образом связана с устройством здесь главного сибирского тракта. В основной части своей работы Ф. С. Кузьмина рассмотрела перипетии его заселения в 1740-е гг. приписными крестьянами, ямщиками, вольными переселенцами, ссыльными в счет рекрут, а также организацию их поселений. Отчасти исследователь описала техническое состояние дороги²³.

В 1973 г. была опубликована книга омского историка А. Д. Колесникова «Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX в.», в которой автор последовательно раскрыл процесс

²¹ Палашенков А. Ф. Из прошлого Старого Московско-Сибирского тракта // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1968. – Вып. 9 (16). – С. 156–177.

²² Аношин В. С. Где шумит Артынский бор. – Омск : Зап-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1968.

²³ Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск, 1970. – Вып. 45. – С. 22–34.

освоения территории региона русским населением на всем указанном хронологическом этапе. По ходу изложения материала ученый представил эпизоды, связанные с поиском новых дорог, а также последующим закреплением этих дорог для регулярных сообщений. Специальный параграф во второй главе своей книги А. Д. Колесников посвятил изучению истории прокладки и заселения во второй половине XVIII в. новых трактов на территории Западной Сибири (тракты через Абацкую степь, через Барабинскую степь)²⁴. Кроме того, ученый рассмотрел вопрос, связанный с исполнением крестьянами в XVIII – начале XIX в. подводной повинности. Материал, который А. Д. Колесников собрал о путях сообщения Западной Сибири в результате подготовки книги, лег в основу его отдельной статьи «Сибирский тракт»²⁵. В этой работе впервые в цельном виде были представлены история сложения на территории Омского Прииртышья группы широтных маршрутов в единый Сибирский тракт, а также вопросы последующего его заселения. Вместе с тем при изложении материала исследователь допустил и некоторые неточности при определении датировки устройства и начала активного использования отдельных дорог. На это в своем более позднем исследовании указала Ф. С. Кузнецова (Кузьмина)²⁶.

В меньшей степени история сухопутных коммуникаций региона была рассмотрена в монографической работе Н. Г. Аполловой, посвященной хозяйственному освоению Омского Прииртышья в XVI – первой трети XIX в.²⁷ Однако в работе присутствуют уникальные сведения о заселении в 1710–1730-е гг. маршрута Омская крепость – г. Тара по правому берегу р. Иртыш, участка дороги Омская крепость – г. Тара по левому берегу р. Иртыш, маршрута Омская крепость – Каинск, прошедшего по правому берегу р. Оми²⁸. Кроме того, автор осветила отдельные моменты, связанные с исполнением населением подводной и дорожной повинностей²⁹.

²⁴ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX в. – Омск : Зап-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1973. – С. 88–100.

²⁵ Колесников А. Д. Сибирский тракт // Вопросы научно-методической работы над сводом памятников истории и культуры народов Сибири. – Новосибирск, 1974. – С. 95–113.

²⁶ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири (XVII – начало XX вв.) : межвуз. сб. науч. тр. – Новосибирск, 1985. – С. 30–31.

²⁷ Аполлова Н. Г. Хозяйственное освоение Прииртышья в конце XVI – первой половине XIX в. – М. : Наука, 1976.

²⁸ Там же. С. 123, 131, 135.

²⁹ Там же. С. 147, 156, 164, 190, 201.

На основании широкого круга архивных материалов, а также дневниковых записей путешественников Ф. С. Кузнецова в 1985 г. опубликовала работу «Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в.», где достаточно подробно рассмотрела становление в XVIII в. магистрали Московско-Сибирского тракта, проследив его трассу от Уральских гор до Восточной Сибири³⁰. Исследователь критически рассмотрела ранее опубликованные печатные работы по истории тракта и внесла некоторые замечания в сложившуюся к тому времени трактовку отдельных фактов из истории проложения и заселения дорог.

В 1980-х гг. история Сибирского тракта стала объектом внимания новосибирского исследователя О. Н. Катионова, который в 1987 г. впервые среди историков Западной Сибири защитил диссертационную работу, связанную с изучением сухопутных сообщений. В ходе своих изысканий О. Н. Катионов рассмотрел влияние Сибирского тракта на социально-экономическое положение сибирской деревни, показал «деятельность народных масс в транспортном, промысловом и земледельческом освоении трактовой полосы Сибири периода капитализма», изложил особенности выполнения крестьянским населением Западной Сибири дорожной повинности; показал процесс и особенности извозного промысла сибирских крестьян XIX в.³¹

В 1980-е гг. на территории Омской области местные историки и краеведы изучали различные вопросы, связанные с функционированием дорог (главным образом трактов)³². В 1988 г., спустя тридцать лет после исследований А. Ф. Палашенкова, сотрудники историко-краеведческой лаборатории Омского государственного педагогического института провели полевые изыскания остатков земляного полотна Московско-Сибирского тракта. Е. П. Зензин исследовал отрезок этого тракта на протяжении от д. Избушки (Аев-

³⁰ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов ... С. 19–32.

³¹ Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1987. – С. 7–8; Он же. Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма : сб. науч. тр. – Новосибирск, 1983. – С. 78–86; Он же. Трудовые традиции в извозном промысле крестьян Сибири во второй половине XIX в. // Трудовые традиции сибирского крестьянства (конец XVIII – начало XX в.). – Новосибирск, 1982. – С. 24–42.

³² Бутов Н. Странички истории // К новым рубежам (Саргатка). – 1988. – 22 дек. – С. 4; Медведев Н. В те далекие годы: очерк истории сибирских сел // Там же. 1987. 22 сент. С. 2–3.

ский волок) до д. Чаунино Большеуковского района Омской области. Здесь он реконструировал маршрут тракта, осуществил фотофиксацию и замеры профилей дороги на разных участках. Результаты работ были опубликованы Е. П. Зензиным в отдельной статье³³. Схемы и чертежи, сделанные ученым в ходе исследований, представлены в Паспорте на памятник истории и культуры СССР № 2.3-1.36.2 Главного управления охраны, реставрации и использования памятников истории и культуры Министерства культуры РСФСР. В 1990 г. Е. П. Зензин продолжил работу по изучению полотна участка Московско-Сибирского тракта в Большереченском районе Омской области. Здесь на протяжении от д. Секменево до д. Новологиново он провел мероприятия, аналогичные вышеозначенным. В 1994 г. этот участок тракта по постановлению главы администрации Омской области № 518-п также был взят под охрану государства³⁴.

Вместе с работами, посвященными истории отдельных путей сообщения региона, ученые продолжали изучать историю сети коммуникаций Западной Сибири. В 1968 г. О. Н. Вилков опубликовал две важные статьи. В первой своей работе ученый осветил место прохождения всех основных торговых маршрутов, связывавших территорию Сибири с Россией в XVII в.³⁵ К сожалению, так же, как и С. В. Бахрушин, О. Н. Вилков рассмотрел только водные пути, которые действительно имели первостепенное значение в крупной транзитной торговле Руси и Сибири этого времени. Однако ученый упомянул и об одном сухопутном маршруте XVII в. – из Тобольска в Иркутск через Тару, Барабу, Чатск, Томск и т. д., который длился при езде тяжелым ходом 7 недель. Правда, при этом О. Н. Вилков отметил, что чаще всего до Томска и далее ездили все же водным путем по Иртышу, Оби и Томи, который занимал примерно такое же время³⁶.

Во второй своей статье О. Н. Вилков на основании широкого круга письменных источников рассмотрел преимущественно

³³ Зензин Е. П. Старый Московско-Сибирский тракт на территории Омской области // Вопросы охраны и использования памятников истории и культуры. – М., 1992. – С. 238–245.

³⁴ Паспорт на памятник истории и культуры СССР № 2.3–1.36.2.

³⁵ Вилков О. Н. Торговые пути и динамика торгово-промышленного движения в Сибири XVII в. // Освоение Сибири в эпоху феодализма (XVII – XIX вв.). – Новосибирск, 1968. – С. 59–81.

³⁶ Там же. С. 69.

сухопутные дороги, связывавшие в древности и Средневековье Среднюю Азию и Сибирь, а в XVIII в. Тобольск с государствами и племенными образованиями Средней Азии, Китаем³⁷. Отдельное внимание в работе ученый уделил маршруту путешествия посольства Ф. И. Байкова в Китай в 1654–1658 гг. Большое значение для настоящей работы имеет указание в этой статье маршрута сухопутного пути XVII в., проходившего из Тобольска в Среднюю Азию по территории Омского Прииртышья³⁸. В целом эта публикация стала очень важной в вопросах изучения истории путей сообщения региона.

Третий этап в изучении сухопутных коммуникаций Омского Прииртышья начался в 1990-е гг. и продолжается до настоящего времени. Его выделение связано с появлением новых подходов к изучению путей сообщения региона, предложенных группой научных сотрудников Омского государственного университета и Омского филиала Института археологии и этнографии СО РАН: Б. В. Мельниковым, М. А. Корусенко, С. Ф. Татауровым, С. С. Тихоновым. Предметом их внимания стал участок сухопутных коммуникаций Омского Прииртышья, расположенный в низовьях р. Тары (правый приток р. Иртыш). В 1992 г. археологи Б. В. Мельников, С. Ф. Татауров, С. С. Тихонов опубликовали работу «Пути и возможности миграций в условиях таежной зоны», в которой представили результаты экспериментальных работ по изучению возможности передвижения в различных микроландшафтах нижней Тары³⁹. Ученые в режиме археологической разведки пешком прошли ряд маршрутов вдоль рек Иртыш, Тара, Бергамак и установили как наиболее оптимальные места для передвижения, так и наличие археологических памятников на этих маршрутах. Исследователи впервые на территории Омского Прииртышья применили для локализации маршрутов комплекс этнографических, археологических, топонимических и картографических материалов, указав тем самым на результативность такого подхода для изучения элементов системы дорог позднего Средневековья – Нового времени.

³⁷ Вилков О. Н. Торговые пути из Сибири в Среднюю Азию и Китай и динамика торгового движения по ним в XVII в. // Вопросы истории социально-экономической и культурной жизни Сибири и Дальнего Востока : тез. докл. – Новосибирск, 1968. – Вып. 2. – С. 3–36.

³⁸ Там же. С. 6.

³⁹ Мельников Б. В., Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Пути и возможности миграций в условиях таежной зоны // Экспериментальная археология. – Тобольск, 1992. – Вып. 2. – С. 104–112.

В 1993–1997 гг. изучением путей сообщения на территории Нижней Тары специально занимался археолог С. Ф. Татауров, работавший по теме своего диссертационного исследования «Заселение и хозяйственное освоение низовьев Тары по данным археологии и этнографии»⁴⁰. Для сбора необходимой этнографической информации С. Ф. Татауров совместно с этнографом М. А. Корусенко разработал вопросник «Землепользование и пути сообщения»⁴¹. В 1993 г. археологический отряд Западно-Сибирской комплексной этнографо-археологической экспедиции ОФ ИАЭТ СО РАН на территории Муромцевского района Омской области собрал устные сведения о специфике использования путей сообщения района; рассмотрел строение дорог и отдельных «инженерных сооружений» (переходов через водные преграды, водоотводов). С. Ф. Татауров картографировал предполагаемые сухопутные пути прошлого в районе Бергамакского археологического комплекса. В 1994 г. сотрудники Западно-Сибирской комплексной этнографо-археологической экспедиции ОмГУ и ОФ ИАЭТ СО РАН изучали участки дорог в урочище Темеряк Муромцевского района Омской области, выявляли особенности гужевых, волоковых, конноверховых и пешеходных маршрутов; на основании вышеозначенного вопросника в ряде населенных пунктов собрали уникальный пласт этнографической информации, отражающей различные технические характеристики мостов, паромов, транспортных средств, проезжей части дорог, использовавшихся населением в конце XIX – XX в.⁴²

В 1996 г. С. Ф. Татауров в соавторстве с С. С. Тихоновым опубликовал часть полученных полевых материалов, а также осуществил оценку путей сообщения как фактора, влияющего на развитие экономики района⁴³. В 1997 г. С. Ф. Татауров и этнограф М. А. Корусенко реконструировали процесс развития сети дорог

⁴⁰ *Татауров С. Ф.* Заселение и хозяйственное освоение низовьев Тары по данным археологии и этнографии : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Омск, 1996. – 170 с.

⁴¹ *Корусенко М. А., Татауров С. Ф.* Вопросник по теме «Землепользование и пути сообщения» // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Новосибирск, 1996. – Т. 1. – С. 29–36.

⁴² *Татауров С. Ф.* Система путей сообщения в низовьях Тары XIX – первой половины XX в. // История и культура Сибири : материалы отчетной сессии Ом. ф-ла Объединен. ин-та истории, филологии и философии СО РАН. – Омск, 1996. – С. 99–100.

⁴³ *Татауров С. Ф., Тихонов С. С.* Система путей сообщения в низовьях р. Тары // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Новосибирск, 1996. – Т. 1. – С. 106–112.

в низовьях р. Тары на протяжении XVIII–XX вв., выделили и описали шесть транзитных древних и средневековых маршрутов, проходивших, по мнению авторов, через территорию района. Используя метод «этнографической ситуации», предложенный Д. Г. Савиновым, соавторы аргументированно попытались определить время начала функционирования каждого из этих маршрутов. В завершении своей статьи С. Ф. Татауров и М. А. Корусенко классифицировали пути сообщения изучаемого региона (дороги для гужевого транспорта, дороги, где использовались волокуши, пешеходные и верховые тропы); сделали ряд заключений о механизме сложения различных типов дорог⁴⁴.

В целом работы Б. В. Мельникова, М. А. Корусенко, С. Ф. Татаурова, С. С. Тихонова показали результативность выработанного исследователями методического подхода и таким образом определили использование последнего для дальнейшей разработки темы «Пути сообщения».

В 1990-е гг. были продолжены «традиционные» (т. е. с опорой только на письменные источники) исследования по изучению путей сообщения Омского Прииртышья. В Омске в 1997 г. А. Д. Колесников, Н. Г. Якушина, А. И. Сербин и С. И. Вязгин опубликовали замечательную статью, где сжато в хронологическом порядке представили процесс возникновения в XVI–XVIII вв. в Омском Прииртышье сети дорог⁴⁵. К сожалению, тезисный характер публикации не позволил авторам подробно рассмотреть историю каждого маршрута. В исследовании также не были отражены история развития и технические характеристики различных элементов дорог региона.

В Новосибирске в 1997 г. О. Н. Катионовым и Ф. С. Кузнецовой была опубликована работа, посвященная возникновению, развитию и функционированию Московско-Сибирского тракта⁴⁶.

⁴⁴ Корусенко М. А., Татауров С. Ф. Система земле- и природопользования у населения низовьев Тары в XIX – начале XX в. // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Новосибирск, 1997. – Т. 2. – С. 118–158.

⁴⁵ Колесников А. Д., Якушина Н. Г., Сербин А. И., Вязгин С. И. От тропы к тракту (из истории дорожного строительства Сибири) // Тр. Сиб. автомоб.-дорож. ин-та. Гуманитарные, социально-экономические и естественно-научные исследования. – Омск, 1997. – Ч. 2. – С. 56–66.

⁴⁶ Катионов О. Н., Кузнецова Ф. С. Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области : сб. науч. тр., посвящ. 60-летию Новосибирской обл. / под ред. Л. М. Горюшкина, В. А. Зверева. – Новосибирск, 1997. – С. 48–58.

В этой статье исследователи сделали акцент на представлении технических характеристик отдельных элементов дорог (гатей, дорожного покрытия, проезжей части), изложили порядок осуществления дорожной и ямской повинностей сибирскими крестьянами в XIX в. Отдельно соавторы привели сведения о традиции организации езды на лошадях в Сибири.

В 1990-е гг. в Омской области активизировалась работа районных краеведов, которые на местах подготовили к изданию и опубликовали монографии, посвященные истории конкретных административных районов. В некоторых из этих печатных изданий вопросы развития и функционирования сухопутных коммуникаций XVIII–XX в. были рассмотрены специально⁴⁷.

Таким образом, результатом исследований XIX–XX вв. по означенной теме можно считать определение даты начала активного использования сухопутных путей для передвижения на территории Западной Сибири (вторая половина XVIII в.); сложившуюся концепцию возникновения и развития трассы Сибирского тракта; методические установки, полученные по ходу изучения процесса развития и функционирования сети дорог Нижней Тары (Муромцевский район Омской области). Однако в научном обороте отсутствовала работа, представляющая процесс развития сети сухопутных дорог на всей территории Омского Прииртышья, а также особенности функционирования элементов этих дорог в XVIII – первой трети XX в. В определенной степени такое положение было связано с отсутствием у местных историков четкого представления об объекте исследования – дороге (о структуре этого феномена, законах его функционирования и развития). В 2001 г. омский историк А. А. Секретов в своей работе попытался преодолеть вышеозначенный пробел исторических знаний. Он, используя имеющуюся отечественную литературу, осветил некоторые вопросы происхождения феномена «дорога»; показал на примерах функционирования крупнейших коммуникационных сетей Древнего мира, Древней Руси; рассмотрел влияние крупных транспортных магистралей на развитие отдельных государств, различных народов и цивилизаций; представил историю строительства и функциони-

⁴⁷ См.: *Адам Я. В.* Энциклопедия Горьковского района Омской области: Очерки истории. История населенных пунктов. Природа. – Горьковское (Ом. обл.) : Администрация Горьк. р-на, Экон. ком., Горьк. ист.-краевед. музей, 1999; *Долгушин А. П.* Сказание о Большеречье. – Омск : Ом. кн. изд-во, 1998; *Саньков М. И.* Саргатское притяжение. – Омск : Ом. кн. изд-во, 1999.

рования Московско-Сибирского тракта⁴⁸. К сожалению, публикация А. А. Секретова достаточно кратко освещает все перечисленные явления и процессы, а сухопутные коммуникации Омского Прииртышья XVIII–XIX вв. представлены лишь Московско-Сибирским трактом. Другие тракты (Усть-Каменогорский, Петропавловский) и дороги в работе не рассматриваются.

В 2000-х гг. значительный прорыв в теме «История Московско-Сибирского тракта» совершил новосибирский ученый О. Н. Катионов. В 2004 г. по результатам своих предыдущих исследований и кандидатской диссертации он опубликовал монографию «Московско-Сибирский тракт и его жители XVII–XIX вв.»⁴⁹. В 2006 г. О. Н. Катионов защитил диссертацию на соискание ученой степени д-ра ист. наук по теме «Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири (30-е гг. XVIII – 90-е гг. XIX в.)». В своем фундаментальном исследовании ученый подробно рассмотрел вопросы истории возникновения и развития тракта в Сибири, аспекты организации дорожных работ, включая натуральную дорожную повинность, содержания и технического устройства дороги, дорожных искусственных сооружений. Вторая глава диссертационного сочинения О. Н. Катионова была посвящена многообразным вопросам организации ямского дела на тракте, гужевому извозу, почтовой гоньбе, этапированию ссыльных. Третья глава диссертации рассказала об экономике (земледелие, коневодство, промыслы), материальной культуре и специфике социальных процессов у населения притрактовой зоны. В 2008 г. материалы диссертации увидели свет в виде монографии⁵⁰.

Источники. Фактическую базу исследования составили четыре группы источников: этнографические, археологические, письменные и изобразительные источники.

Этнографические источники содержат результаты полевых работ, включающие в себя описания физического состояния различных элементов системы дорог региона, их изображения (рисунки, фотографии).

⁴⁸ Секретов А. А. По дорогам цивилизации (из истории дорожного строительства). – Омск : Изд-во Сиб. автодор. ин-та, 2001.

⁴⁹ Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители XVII–XIX вв. – Новосибирск : Изд-во Новосиб. гос. пед. ун-та, 2004.

⁵⁰ Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв. – 2-е изд., перераб. и доп. – Новосибирск : Изд-во Новосиб. гос. пед. ун-та, 2008.

Комплекс этнографических источников по указанным темам был собран этнографическими и комплексными этнографо-археологическими экспедициями ОмГУ, ОФ ИАЭТ СО РАН в 1994–1996, 1998 гг. под руководством М. Л. Бережной, С. Н. Корусенко, В. В. Ремлера, Н. А. Томилова (Научный архив Музея археологии и этнографии ОмГУ. Ф. I (этнография)) в результате работы собирателей по специализированному вопроснику М. А. Корусенко и С. Ф. Татаурова, программе А. В. Матвеева и содержит информацию, собранную в северо-восточных районах Омского Прииртышья.

Другая часть этнографических материалов была самостоятельно собрана автором в 1998–2002 гг. во время работы комплексных экспедиций Омского государственного историко-краеведческого музея, совместных экспедиций ОГИК музея и МАЭ ОмГУ, ОГИК музея и ОмГУ в населенных пунктах Большереченского, Большеуковского, Горьковского, Знаменского, Исилькульского, Колосовского, Крутинского, Марьяновского, Москаленского, Омского, Саргатского, Тарского, Тюкалинского районов Омской области среди русского, казахского населения и сибирских татар. Полевые дневники и этнографические карточки содержат информацию, собранную по специальным авторским программам. По этой причине они достаточно полно охватывают всю проблематику предлагаемой монографии (ОГИК музей. Фонд личных коллекций).

Археологические источники представлены отчетами о результатах экспедиционной деятельности В. И. Матющенко в 1996, 1997 гг., Л. В. Татауровой в 2001 г., Ю. В. Трофимова в 2002 г. и полевыми материалами автора 1996 г., в которых содержится информация о стратиграфии и планиграфии конкретных маршрутов дорог региона XIX – начала XX в. (Научный архив МАЭ ОмГУ. Ф. II). В 1999, 2000 гг. автор проводил самостоятельные археологические работы по исследованию фортификационных сооружений сибирских оборонительных линий XVIII в., позволившие реконструировать маршруты конкретных путей сообщения этого времени на территории Омского Прииртышья (ОГИК музей. Фонд личных коллекций). В августе 2004 г. на территории Усть-Таркского района Новосибирской области и Муромцевского района Омской области А. В. Матвеев и Ю. В. Трофимов осуществили археолого-этнографическую экспедицию ОГИК музея. Задачей экспедиции было археологическое обследование водораздела рек Оми и Тары для поиска места прохождения здесь в XVII в. первой русской дороги из г. Тары в г. Томск. Первый опыт археологиче-

ского изучения вероятных взвозов населения позднего Средневековья был получен автором в 2004 г. в ходе работ экспедиции ОмГУ и ОФ ИАЭТ СО РАН под руководством С. Ф. Татаурова на городище XIV–XVI вв. Надеждинка VII в Муромцевском районе Омской области. На основании широкого круга опубликованных археологических источников автор осуществил картографирование маршрута «Иртышского пути» раннего – позднего Средневековья.

Письменные источники состоят из следующих групп материалов:

а) документы XVIII–XX вв., приводимые автором в тексте монографии, которые расположены в фондах Государственного исторического архива Омской области. Это различные сведения об устройстве и функционировании конкретных дорог на территории Тобольской губернии и Акмолинской области: указы губернаторов и других представителей сибирской гражданской и военной администрации о строительстве дорог и их необходимых характеристиках; данные из Списка журнала Омского окружного Совета, касающиеся обустройства мостов и перевозов; документы об организации X округа путей сообщения в первой трети XIX в., его функциях, структуре, деятельности; «Ведомость с означением волостей, разного рода мостов, гатей и перевозов, лежащих по трактовой дороге. Приведение мостов и гатей в сажени по сравнению твердой грунтовой дороги по каждой волости и уезду порознь 1883 г.», «Ведомость об отправлении обывательской подводной гоньбы по Омскому округу» 1852 г.; списки почтовых станций с указанием количества почтовых лошадей на них на территории Омского округа Тобольской губернии разных периодов XIX в.; разнообразные прошения населения о проведении путей сообщения; «Ведомость о дорогах, мостах, гатях и перевозах по Омскому округу» 1853–1854 гг.; инструкции начальника сухопутных сообщений Западной Сибири; сведения об осуществлении почтовой гоньбы в 1860-е гг.; результаты разведок военных лиц по устройству трактов в XVIII в. на территории Омского Прииртышья; документы об организации укрепленных оборонительных линий XVIII в. в Западной Сибири. Все эти материалы находятся в фондах 1–4, 9, 366, 1076, 2118 ГИАОО. К архивным источникам, используемым в работе, относятся и документы из коллекции А. Ф. Палашенкова, хранящиеся в Фонде личных коллекций ОГИК музея;

б) опубликованные архивные материалы по истории Омского Прииртышья и прилегающих территорий. Это прежде всего ра-

боты Г. Ф. Миллера, Г. Н. Потанина⁵¹, издания «Полное собрание законов Российской империи», «Переселение и землеустройство за Уралом...»⁵², сборники документов «Русско-китайские отношения в XVII в. Материалы и документы», «Русско-монгольские отношения 1636–1654», а также бесценное для исследования путей сообщения Сибири XVII в. издание, подготовленное А. А. Титовым и содержащее подборку источников географических описаний Сибири⁵³. В этой же группе источников – опубликованные путевые дневники XVIII – начала XIX в. А. Н. Радищева, И. Я. Словцова, П. Степанова, епископа Никодима, западноевропейских путешественников и ученых XVIII в., собранные Э. П. Зиннером в отдельное издание⁵⁴;

в) справочные и статистические издания, словари по различной тематике. В этой группе источников – отдельные тома справочных изданий «Россия. Полное географическое описание нашего отечества...», «Азиатская Россия», «Почтовый дорожник Российской империи» за 1824 г., работа И. Я. Словцова «Труды

⁵¹ Миллер Г. Ф. Описание городов, крепостей, острогов, слобод, сел, деревень, островов, рек, речек, озер и других достопримечательностей на реке Иртыш и возле него вверх от города Тобольска // Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г. Ф. Миллера / изд. подг. А. Х. Элерт. – Новосибирск, 1996. – С. 75–100; Потанин Г. Н. Материалы для истории Сибири. – М. : Изд. Император. о-ва истории и древностей российских при Моск. ун-те, 1867.

⁵² Полное собрание законов Российской империи. – СПб. : Тип. II Отд-ния Собственной Его Императорского Величества канцелярии, 1830; Переселение и землеустройство за Уралом в 1906–1910 гг. и отчет по переселению и землеустройству за 1910 г. – СПб. : Переселенческое управление Главного управления землеустройства и земледелия, 1911; Переселение и землеустройство за Уралом в 1912 г. Приложение к смете доходов, расходов и специальных средств Переселенческого управления ГУЗиЗ на 1914 г. – СПб. : Тип. А. Э. Коллинс, 1913.

⁵³ Русско-китайские отношения в XVII веке. Материалы и документы. – М. : Наука, 1969. – Т. 1; Русско-монгольские отношения 1636–1654 : сб. док. / сост. : М. И. Гольман, Г. И. Слесарчук ; отв. ред. И. Я. Златкин, Н. В. Устюгов. – М. : Гл. ред. вост. лит., 1974; Титов А. А. Сибирь в XVII в. : сб. старинных русских статей о Сибири и прилегающих к ней землях. – М. : Изд. Г. В. Юдина, 1890.

⁵⁴ Радищев А. Н. Записки путешествия в Сибирь // Радищев А. Н. Избр. соч. – М. ; Л., 1949; Словцов И. Я. Путевые записки, веденные во время поездки в Кокчетавский уезд Акмолинской области в 1878 г. // Зап. ЗСОИРГО. – Омск, 1881. – Кн. III. – С. 1–166; Степанов П. Путевые записки, веденные во время поездки летом 1885 г. в верховья рек Тартаса и Тары // Там же. 1886. Кн. VIII, вып. I. С. 1–14; Путевые записки епископа Никодима. 1870 (От Томска до Тобольска) // Русский архив. – 1903. – № 3. – С. 390–420; Зиннер Э. П. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и ученых XVIII в. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1968.

Акмолинского статистического комитета», публикации М. Исакова о состоянии дорожного строительства в Омской области в 1930-е гг., справочник «Дорожная терминология», изданный под редакцией М. И. Вейцмана⁵⁵. В работе использовались следующие учебные пособия: «География Омской области», «Архитектура автомобильных дорог», «Автомобильные дороги», «Мосты и сооружения на дорогах»⁵⁶.

Изобразительные источники представлены:

а) картографическими материалами XVIII – первой половины XX в., изображающими Сибирь, Тобольскую губернию, Акмолинскую область, отдельные их округа и волости; современными картами территории Омского Прииртышья малого масштаба; картами маршрутов дорог, составленными в результате полевых исследований в конце XX в. (ОГИК музей. Фонд документов, Фонд личных коллекций; Российская государственная библиотека. Картографический фонд);

б) планами, рисунками и схемами участков дорог, подготовленными историками и археологами: С. Р. Лаптевым, В. И. Матющенко, А. Ф. Палашенковым, С. Ф. и Л. В. Татауровыми, С. С. Тихоновым, Ю. В. Трофимовым (ГИАОО. Ф. 366, 1076; Научный архив МАЭ ОмГУ. Ф. I, II; ОГИК музей. Фонд личных коллекций);

в) фотоматериалами, рисунками и схемами, зафиксировавшими материальные элементы системы дорог и традиционную культуру путешествия населения Омского Прииртышья XIX–XX вв., собранными автором в этнографических и археологических

⁵⁵ Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей. – СПб. : Изд. А. Ф. Девриена, 1907. – Т. XVI; Азиатская Россия. Т. 2. Земля и хозяйство / общ. рук. Г. В. Глинки. – СПб. : Т-во А. Ф. Маркс, 1914; Почтовый дорожник, или Описание всех почтовых дорог Российской империи. – СПб. : Тип. Карла Крайя, 1824; *Словцов И. Я.* Материалы по истории и статистике Омска, извлеченные из однодневной переписи 1877 г. // Тр. Акмолин. стат. комитета. – Омск, 1880. – Ч. 1; *Исаков М.* Вопросы дорожного строительства // Народное хозяйство Омской области. – 1936. – № 7 (15). – С. 40–46; Он же. Наше дорожное хозяйство // Там же. № 3 (11). С. 58–64; Дорожная терминология : справ. / под ред. М. И. Вейцмана. – М. : Транспорт, 1985.

⁵⁶ География Омской области / А. Ф. Куракин, Г. И. Зайков, В. И. Смирнова [и др.]. – Омск : ОГПИ, 1992; *Сардаров А. С.* Архитектура автомобильных дорог. – М. : Транспорт, 1986; *Бабков В. Ф.* Автомобильные дороги. – М. : Транспорт, 1983; Мосты и сооружения на дорогах : в 2 т. / П. М. Саламахин, О. В. Воля, Н. П. Лукин и др. ; под ред. П. М. Саламахина. – М. : Транспорт, 1991.

экспедициях (Научный архив МАЭ ОмГУ. Ф. I; ОГИК музей. Фонд личных коллекций).

Методологическая основа работы представлена таким направлением методологии научного познания, как системный подход, который неразрывно связан с материалистической диалектикой и является конкретизацией ее важнейших принципов. Основные позиции системного подхода были отражены в работах российских ученых: А. Н. Аверьянова, М. С. Кагана, Э. М. Мирского, В. Д. Могилевского, Г. П. Щедровицкого, Э. Г. Юдина и др.⁵⁷ Основопологающей философской категорией данного подхода, характеризующей организацию материи и духовного мира человека, является система. Обычно под системой понимают совокупность элементов, взаимодействие которых порождает новые качества, не присущие ее образующим. Основные свойства системы: ее взаимодействие со средой, целостность, информационность, сложность, иерархичность⁵⁸.

Предметный аспект системного подхода предполагает проведение структурно-компонентного анализа, конечной целью которого является построение модели изучаемой системы. Совокупность всех отрезков и направлений дорог (далее – сеть дорог) состоит из массы разнородных единичных маршрутов. Например, A_1 – пешеходная тропа в лесу между деревьями, A_2 – гужевой зимник, A_3 – профилированный маршрут в заболоченной и пересеченной местности... A_n – современное шоссе государственного значения. Все они могут быть разложены на семь более простых составляющих и представлены как комбинации этих составляющих⁵⁹:

⁵⁷ *Аверьянов А. Н.* Системное познание мира: методологические проблемы. – М. : Политиздат, 1985; *Каган М. С.* Человеческая деятельность (опыт системного анализа). – М. : Политиздат, 1974; *Мирский Э. М.* О предмете междисциплинарного исследования // Системные исследования. Методологические проблемы. Ежегодник. – М., 1980. – С. 69–83; *Могилевский В. Д.* Методология систем: вербальный подход. – М. : Экономика, 1999; *Щедровицкий Г. П.* Проблемы построения системной теории сложного популятивного объекта // Системные исследования. 1975. – М., 1976. – С. 172–214; *Юдин Э. Г.* Методологическая природа системного подхода // Системные исследования. Ежегодник. – М., 1973. – С. 38–51.

⁵⁸ *Могилевский В. Д.* Методология систем ... С. 38.

⁵⁹ *Бабков В. Ф.* Ландшафтное проектирование автомобильных дорог. – М. : Транспорт, 1980. – С. 39; *Он же.* Автомобильные дороги : учеб. С. 37.

Δ 1 – человек, совершающий путешествие в определенном направлении с определенной коммуникативной мотивацией, в соответствии с нормами традиционной культуры путешествия;

Δ 2 – транспортные средства, используемые человеком для передвижения и (или) транспортировки грузов;

Δ 3 – «проезжая часть» – основной элемент дороги, предназначенный для непосредственного движения транспортных средств и человека⁶⁰;

Δ 4 – «земляное полотно» – полоса земли, искусственно выровненная с приданием ей допустимых для движения транспортных средств продольных уклонов и обеспеченная надлежащим водоотводом (включает проезжую часть, дорожную одежду, обочины, боковые канавы);

Δ 5 – «естественные коридоры» – участки микрорельефа, позволяющие человеку преодолевать естественные препятствия в виде рек, горных хребтов, болот без возведения искусственных сооружений; основные «естественные коридоры» – перевалы, броды, переходы⁶¹;

Δ 6 – дорожные искусственные сооружения – сооружения, устраиваемые при пересечении дорогами рек, оврагов, болот и других препятствий; основные ДИС – мосты, гати, зимние переправы;

Δ 7 – «обстановка дороги» – совокупность средств организации дорожного движения – всевозможные дорожные знаки, станции, места для отдыха и стоянки.

Выделенные единичные маршруты дорог ($A_1, A_2 \dots A_n$) состоят либо из трех таких элементарных составляющих, либо из пяти и так до семи. Оперируя указанными элементами, можно представить модель любого единичного маршрута.

Функционирование вышеозначенных элементов подчинено одной глобальной цели, преследуемой системой, – организации процесса путешествия групп людей. Вопрос о необходимости каждого конкретного элемента в структуре системы решается нами

⁶⁰ Данный элемент, являющийся в настоящее время частью земляного полотна автомобильных дорог, выделен нами намеренно для оперирования в отношении дорог прошлых исторических эпох, когда элемент «земляное полотно» отсутствовал.

⁶¹ *Вискалин А. В.* Самарский вариант переправы через Волгу на пути из Киева в Булгар // Путь из Булгара в Киев : материалы науч. конф. – Казань, 1992. – С. 41.

однозначно: наличие всех вышеперечисленных элементов жизненно необходимо для реализации современной системой дорог своей цели. При решении вопроса о достаточности этого элементного набора следует иметь в виду следующее качество любой системы – ее избыточность, обусловленную заботой о выживании в непредсказуемых экстремальных условиях. Ее проявления можно заметить и в указанной структуре. Система дорог может быть признана таковой и при отсутствии в ней элемента $\Delta 4$ – «земляное полотно» (что и было характерно для системы на более раннем этапе исторического развития). Однако в настоящее время данный элемент является необходимым в условиях современного развития человеческого общества. Отсутствие любого другого элемента в структуре системы дорог не позволяет нам говорить о возможности ее функционирования (при этом речь не идет о невозможности существования отдельных маршрутов дорог).

Итак, совокупность коллективов древних людей, проживавших на земной поверхности, являлась наиболее активной группой элементов структуры будущей системы дорог (элемент $\Delta 1$). Система дорог возникла как результат разрешения противоречий при взаимодействии коллективов предков человека современного типа с окружающей средой (системой земной поверхности). Возникновению системы дорог предшествовала система маршрутов и механизм сезонных передвижений высокоразвитых наземных животных на определенных благоприятных или нейтральных для осуществления передвижения участках земной поверхности⁶².

Методы исследования. Имеющиеся в научном обороте исследования, посвященные изучению вопросов развития дорог и дорожного строительства на территории освоенного пространства Земли⁶³, территории бывшего СССР⁶⁴, отдельных его административных единиц⁶⁵, базировались на традиционных методах обработки источников: сравнительно-историческом методе, диахронном

⁶² См. подробнее: *Матвеев А. В.* Развитие системы дорог в древности // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Омск ; Ханты-Мансийск : Изд-во ОмГПУ, 2002. – С. 58–62.

⁶³ *Бабков В. Ф.* Ландшафтное проектирование автомобильных дорог; *Сардаров А. С.* Архитектура автомобильных дорог.

⁶⁴ *Кудрявцев А. С.* Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). – М. : Дориздат, 1951.

⁶⁵ *Жучкевич В. А.* Дороги и водные пути Белоруссии (историко-географические очерки). – Минск : Изд-во Белорус. гос. ун-та, 1977; *Сардаров А. С.* История и архитектура дорог Белоруссии. – Минск : Вышэйш. шк., 1978.

приеме, картографировании, реконструкции и др. Мы также использовали их в своей работе. Вместе с тем при проведении исследования нам был необходим комплекс археологических и этнографических методов, направленных на сбор полевого материала: метод непосредственного наблюдения; методы фиксации объектов – фотосъемка, рисунок и инструментальная съемка, стратиграфический и планиграфические методы; метод стандартизированного интервью.

С момента зарождения западносибирской археологии вопросы развития и функционирования древних и средневековых сухопутных коммуникаций время от времени будировались в научных изданиях. В настоящее время можно проследить развитие основных методических подходов проведения подобных работ.

Предвосхищающими начало исследований истории путей сообщения прошлого были работы, рассказывающие о связях или о контактах населения каких-либо археологических культур или регионов. Установление связей происходило на основании выявления в массивах археологических находок сырья или готовых изделий, имеющих иное культурно-территориальное происхождение. Одними из первых в этом направлении были работы С. В. Киселева⁶⁶, М. П. Грязнова⁶⁷ и др. На основании методов аналогий, лабораторных исследований ученые определяли конечные точки контактов или связей, к которым на картах и направляли чуть изогнутые стрелки условных знаков направления связей.

На протяжении всего последующего периода развития археологии в Западной Сибири каждый археолог-практик был вынужден решать вопрос поиска аналогий инокультурным артефактам, обнаруженным на собственных раскопах. Наиболее изящно и масштабно этот вопрос был решен на богатейших материалах саргатской археологической культуры тюменским археологом Н. П. Матвеевой⁶⁸. Наталье Петровне удалось доказать наличие на

⁶⁶ Киселев С. В. Находка античных и византийских монет на Алтае // Вестн. древней истории. – 1940. – № 3–4. – С. 360–363; *Он же*. Племена андроновской и «срубной» культур // Всемирная история. – М., 1955. – Т. I. – С. 454–457.

⁶⁷ Грязнов М. П. Связи кочевников Южной Сибири со Средней Азией и Ближним Востоком в I тыс. до н. э. // Материалы второго совещания археологов и этнографов Средней Азии. – М.; Л., 1959. – С. 136–142.

⁶⁸ Матвеева Н. П. О торговых связях Западной Сибири и Центральной Азии в древности // Западная Сибирь – проблемы развития. – Тюмень, 1994. – С. 45–54; *Она же*. Социально-экономические структуры населения Западной Сибири в раннем железном веке. – Новосибирск, 2000. – С. 62–80.

территории саргатских племен торговли и продемонстрировать методы поиска исходных торговых территорий. К ним она отнесла «анalogии импортным изделиям, спектральный анализ металла, химический анализ стеклянных бус, традиционные маршруты кочевания на прилегающих к саргатским землям, направления культурных связей, проявившихся в погребальном обряде и материальной культуре»⁶⁹.

Однако Н. П. Матвеева ставила перед собой гораздо большие задачи – исследовать торговые связи Западной Сибири и Центральной Азии, коммуникации населения Западной Сибири в раннем железном веке. К каждой из своих публикаций она приложила карту-схему под названием «Караванные пути саргатской культуры», которые она провела по традиционным караванным путям, соответствующим многовековым меридиональным маршрутам кочевания. Источником информации об этих маршрутах стала работа казахских исследователей «Хозяйство казахов на рубеже XIX–XX вв.: материалы к историко-этнографическому атласу». И здесь заслуга Н. П. Матвеевой заключается в публичном предположении длительного существования в Западной Сибири маршрутов путей сообщения (т. е. их традиционности) и использовании для поиска древних путей сообщения данных этнографии. Вызывает сожаление, что Н. П. Матвеева не проработала доказательную базу обоих своих тезисов.

Другое направление, развивавшееся в археологии Западной Сибири во второй половине XX в., было связано с поиском не конечных, а транзитных точек различных сухопутных коммуникаций. Появление таких публикаций было определено введением в научный оборот средневековых письменных источников (арабских, китайских, русских). В 1968 г. С. М. Ахинжанов в материалах I научной конференции молодых ученых АН СССР опубликовал тезисы «Древние караванные пути кимаков», подготовленные им на основании анализа арабских письменных источников⁷⁰.

Корпус письменных источников позволил ряду археологов сопоставить накопленные археологические комплексы с маршрутами путей сообщения, обозначенными в сочинениях средневековых авторов. Наиболее известным опытом такого сопоставления

⁶⁹ Матвеева Н. П. Социально-экономические структуры населения Западной Сибири ... С. 68.

⁷⁰ Ахинжанов С. М. Древние караванные пути кимаков // Материалы I науч. конф. молодых ученых АН Казахской ССР. – Алма-Ата, 1968. – С. 429–430.

в Западной Сибири в 1980-х гг. являлась работа Л. Р. Кызласова «Торговые пути и связи древнехакасского государства с Западной Сибирью и Восточной Европой». Археологическим маркером путей средневековых письменных источников Леонид Романович считал курганы древнехакасской тюхтятской культуры IX–X вв., погребения в могильниках степной полосы Евразии, «сходные с древнехакасскими по обряду и инвентарю», а также единичные импортные находки (например, «поздний каролингский меч»). Важным итогом публикации Л. Р. Кызласова стала сама методика: «...свидетельства и намеки письменных источников позволяют в новом свете оценить целый ряд археологических фактов, которые до сих пор из-за отдаленности и отрывочности выглядели случайными и не находили себе объяснения»⁷¹.

Огромный вклад в изучение сухопутных коммуникаций населения Западной Сибири внес В. А. Могильников, который опубликовал ряд работ о «торгово-обменных контактах», «направлениях обменных и этнических контактов». Ученый не писал о сухопутных коммуникациях и не пытался прорисовать их на картах, понимая недостаточность источниковой базы и методики, однако созданные им карты-схемы (например, «Находки украшений и предметов быта приуральских типов в лесном Обь-Иртышье») являются картами маркеров этих самых контактов и позволяют исследователям связывать их с путями сообщения⁷².

В 2002 г. уральский археолог Н. В. Федорова в своей публикации «Западная Сибирь и мир средневековых цивилизаций: история взаимодействия на торговых путях» на основании широкого круга письменных источников (русских, арабских, скандинавских) охарактеризовала направления торговых путей севера Западной Сибири, а затем на основании серийных импортных изделий провела попытку локализации этих маршрутов. Такими серийными предметами стали наперстки биметаллических кресал и импортные чаши из драгоценных металлов (2002). С точки зрения методики, прием, примененный Н. В. Федоровой, является синтезом ранее известных подходов. Автор применила данные письменных источ-

⁷¹ Кызласов Л. Р. Торговые пути и связь древнехакасского государства с Западной Сибирью и Восточной Европой // *Западная Сибирь в эпоху Средневековья*. – Томск, 1984. – С. 111–118.

⁷² Могильников В. А. Динамика и направления обменных и этнических контактов лесного населения Зауралья и Западной Сибири во второй половине I – начале II тыс. н. э. // *Взаимодействие древних культур Урала : межвуз. сб. науч. тр.* – Пермь, 1990. – С. 33–39.

ников, обозначила наличие контактов (в данном случае – торговли), затем указала на археологические маркеры этих контактов, нашла им аналогии и таким образом определила места выхода этого импорта. Н. В. Федорова, правда, не прорисовала эти маршруты на картах, однако она заявила о необходимости поиска среди массы артефактов серийных предметов, которые должны были стать маркерами регулярных торговых связей⁷³.

Таким образом, к началу XXI в. метод «поиска аналогий» импортным артефактам стал основным приемом установления фактов контактов, обмена, торговли. Для связи обнаруженных аналогий средневековья и даже раннего железного века археологи в целом оправданно стали использовать данные средневековых письменных источников. В некоторых случаях ученые использовали данные этнографии о «традиционных» путях сообщения населения региона, не определяя нижнюю хронологическую границу этой традиционности и не объясняя корректность использования этих данных.

В 1990–2008 гг. омские исследователи проводили мероприятия по разработке механизма определения мест прохождения маршрутов путей сообщения прошлого. В своих исследованиях они также не избежали малодоказательности некоторых построений, однако тот факт, что пути сообщения стали предметом специальных исследований, позволил получить некоторые важные практические результаты и определить новые методические приемы в изучении темы.

Мы уже писали о том, что в 1990–1992 гг. археологи Б. В. Мельников, С. Ф. Татауров, С. С. Тихонов впервые на территории Омского Прииртышья применили для локализации исторических маршрутов Нижней Тары комплекс этнографических, археологических, топонимических и картографических материалов, указав тем самым на результативность такого подхода для изучения элементов системы дорог позднего Средневековья – Нового времени⁷⁴.

Главным посылом последующих работ омских исследователей стал сбор сведений об устройстве дорог и путей сообщения в XIX–XX вв., общих закономерностях расположения их маршру-

⁷³ Федорова Н. В. Западная Сибирь и мир средневековых цивилизаций: история взаимодействия на торговых путях // Археология, этнография и антропология Евразии. – 2002. – № 4 (12). – С. 91–101.

⁷⁴ Мельников Б. В., Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Пути и возможности миграций ... С. 104–112.

тов в микроландшафтах Омского Прииртышья. Первоначально сведения о дорогах добывались на основании анализа письменных источников, а также методами полевой этнографии, для чего был создан соответствующий вопросник «Землепользование и пути сообщения»⁷⁵. Исследователи на материалах Омского Прииртышья неоднократно подчеркивали несколько известных тезисов:

- Всюду на земле существуют дороги, проходящие по одним и тем же местам в течение многих десятилетий и столетий, которыми пользуются и в наши дни.

- Их расположение во многом определялось условиями конкретных ландшафтов.

- В каждом из ландшафтов существовали и существуют наиболее оптимальные для путешествия участки, которые древнее и средневековое население использовало традиционно.

Что касается последнего тезиса, то омским исследователям удалось доказать, что в таежной зоне Западной Сибири количество удобных переходов ограничено вследствие сильной заболоченности и густой речной сети. Здесь пути проходили чаще всего по надпойменным террасам, узловыми пунктами можно считать удобные места переправ через реки и переходы через болота. В степи торные и караванные дороги проходили местами летних стоянок кочевников, далеко оставляя в стороне зимние стойбища⁷⁶.

В 1997 г. в процессе исследования системы землепользования местным населением небольшой территории Нижнего Притарья М. А. Корусенко и С. Ф. Татауров продемонстрировали результаты комплексного исследования путей сообщения. Соавторы представили интересный методический прием. Рассмотрение истории дорог они осуществили в обратном хронологическом порядке: от дорог современных к дорогам «дорусского времени». Это позволило понять причины (политического и экономического характера) возникновения тех или иных маршрутов XVII–XX вв., а затем выбрать из их числа наиболее ранние. Особый интерес представляет картографическая реконструкция соавторами маршрутов шести дорог Нижней Тары «дорусского времени». Главным методическим приемом для их выделения стал метод «этнографической си-

⁷⁵ Корусенко М. А., Татауров С. Ф. Вопросник по теме «Землепользование и пути сообщения». – Омск, 1994.

⁷⁶ Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Пути сообщения в Западной Сибири в эпоху позднего Средневековья // Очерки истории обмена и торговли на территории Западной Сибири. – Омск, 1995. – Ч. II. – С. 135; Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Система путей сообщения в низовьях р. Тары. С. 106–112.

туации», смысл которого заключался в том, чтобы датировать пути сообщения прошлого по участкам, приуроченным к датированным памятникам археологии. Исследования проводились с учетом природного ландшафта района и опыта землепользования проживавшего здесь аборигенного населения. В некоторых случаях факты прохождения дороги авторы наблюдали в планиграфии археологических комплексов. В итоге М. А. Корусенко и С. Ф. Татауров показали, что для изучения древних и средневековых путей сообщения необходимо моделирование палеоландшафтов и уже на этой основе последующее проведение археологической реконструкции дорог⁷⁷.

В 1999 г. А. В. Матвеев на основании данных различных письменных и картографических источников установил корреляцию между расположением форпостов, редутов, крепостей сибирских линий XVIII в. и важнейших стратегических пунктов дорог XVI–XVIII вв. Омского Прииртышья (перевозов через реки, перекрестков главных дорог). В 1999–2000 гг. в ходе археолого-этнографических исследований было установлено расположение большей части этих фортификационных сооружений XVIII в. На основании полученных знаний, данных о ландшафте районов, этнографических изысканий были определены маршруты, вероятно связывавшие эти поселенческие комплексы между собой, места переправ через р. Иртыш XVIII в. На отдельных участках дорог были визуально зафиксированы насыпи трактов XIX в. Еще одним результатом работ стало подтверждение тезиса о малочисленности удобных переходов из бассейна одной реки в другую, удобных мест для переправы через реки⁷⁸.

Метод соотнесения сведений письменных, картографических, этнографических источников с реальными ландшафтами, в которых проходил маршрут дороги, позволил в 2005 г. А. В. Матвееву и Ю. В. Трофимову изучить Угуйский волок в междуречье

⁷⁷ Корусенко М. А., Татауров С. Ф. Система земле- и природопользования ... С. 118–158.

⁷⁸ Матвеев А. В. Дороги верхнего и среднего Приошья в XVII–XVIII вв. (попытка исторической реконструкции) // Культура русских в археологических исследованиях : сб. науч. тр. – Омск, 2002. – С. 82–88; *Он же*. Переправы через р. Иртыш в свете изучения сибирских оборонительных линий XVIII в. // Пространство культуры в археолого-этнографическом измерении. Западная Сибирь и сопредельные территории : материалы XII Зап.-Сиб. археол.-этнограф. конф. – Томск, 2001. – С. 52–54; *Он же*. Сухопутные маршруты передвижения населения Среднего Прииртышья XVII – первой трети XVIII в. по данным письменных, картографических источников и этнографии // Изв. ОГИК музея. – 2003. – Т. 10. – С. 163–169.

Тары и Оми, на дороге Тара – Томск XVIII в., на территории Новосибирской и Омской областей⁷⁹.

Таким образом, метод комплексного анализа письменных, картографических, этнографических, археологических источников и состояния ландшафтов и палеоландшафтов дал возможность гораздо точнее определять места расположения главных дорог и путей сообщения региона конца XVI – XIX в., предполагать места прохождения древних и средневековых маршрутов. Так, в 2007 г. А. В. Матвеев на основании этого метода выявил и картографировал археологические комплексы, связанные, по его мнению, с функционированием участка средневекового Иртышского меридионального пути. К известным археологическим источникам VI–XIII вв. был применен тезис о «традиционности» мест прохождения путей сообщения, после чего они были картографированы вместе с маршрутами XVII в. и логически обоснованы⁸⁰.

Уже в 1990-х гг. омские исследователи начали первые попытки изучения проезжей части путей сообщения прошлого методами археологии. В 1995, 1996 гг. С. Ф. Татауров, С. С. Тихонов, А. В. Матвеев провели археологические раскопки участков земляного полотна дороги д. Бергамак – пристань Гомана начала XX в. Исследователи осуществили наблюдение за стратиграфией дороги, отметили разную плотность грунта на разных участках разреза⁸¹.

В 2004 г. А. В. Матвеев и М. А. Гаркуша при содействии С. Ф. Татаурова осуществили археологические раскопки участка взвоза у городища Надеждинка VII XIV–XVI вв. в Муромцевском районе Омской области. Исследователям удалось проследить искусственный характер стратиграфической картины, однако абсолютно доказать связь взвоза с городищем не удалось⁸².

⁷⁹ Матвеев А. В., Трофимов Ю. В. Поиск «Угуйского волока» – одной из главных широтных магистралей северо-западной Барабы XVII – первой половины XVIII в. // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Омск, 2005. – С. 155–158.

⁸⁰ Матвеев А. В. Опыт локализации участка Иртышского средневекового меридионального пути // Средневековая археология евразийских степей : материалы Учредит. съезда Междунар. конгресса. – Казань, 2007. – Т. 1. – С. 96–103.

⁸¹ Матвеев А. В. Дороги в системе археолого-этнографических комплексов // Интеграция археологических и этнографических исследований : материалы IV Всерос. науч. семинара, посвящ. 60-летию со дня рождения В. И. Васильева. – Новосибирск ; Омск, 1996. – Ч. II. – С. 71–73; Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Система путей сообщения в низовьях р. Тары. С. 106–112.

⁸² Матвеев А. В. Опыт археологического изучения взвозов у городища Надеждинка VII в Муромцевском районе Омской области // Интеграция археоло-

Таким образом, в настоящее время западносибирские ученые обладают возможностью определять направления главных связей (контактов), выявлять с помощью знаний ландшафтов (палеоландшафтов) и разнообразных маркеров путей предполагаемые места прохождения сухопутных путей. На очереди стоит вопрос разработки методики поиска «культурного слоя» проезжей части сухопутных коммуникаций прошлого. И уже можно предположить методы, с помощью которых дороги будут искать на местности.

Во-первых, это обычный метод наблюдения за топографией находок на памятнике во время его раскопок. Так, Ю. Ю. Моргунов в ходе многолетних раскопок городища и селища «Сампсониев остров» XI–XIII вв. в Лохвицком районе Полтавской области Украины на селище зафиксировал незастроенную полосу шириной 8–12 метров, которая связывала крепостной въезд с центром надпойменного всхолмления. Ю. Ю. Моргунов наблюдал ее неизменное состояние практически для всех исторических горизонтов памятника и связывал с дорогой⁸³. Аналогичные наблюдения возможны на археологических поселенческих комплексах Омского Прииртышья.

Во-вторых, перспективным для поиска проезжей части дорог видится использование геофизических методов. В 2006 г. на Первом Всероссийском археологическом съезде М. И. Эпов, В. И. Молодин, М. А. Чемякина в докладе «Итоги и перспективы геофизических исследований археологических памятников Алтая и Западной Сибири» сообщили, что на грунтовом могильнике Тартас-1 в Новосибирской области работы с помощью аппаратурно-программного комплекса ЭМС и магнитометрии позволили на участке 5 по повышенным сопротивлениям и пониженным магнитным значениям выявить дорогу⁸⁴.

Практическая ценность исследования состоит в создании методических приемов, которые могут быть применены в изучении историко-культурных явлений подобного плана на территории других регионов нашей страны. Результаты исследования способ-

логических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Одесса ; Омск, 2007. – С. 72–75.

⁸³ Моргунов Ю. Ю. Сампсониев остров: Пограничная крепость на посульской окраине Южной Руси в XI–XIII вв. – М. : Наука, 2003. – С. 157, 160.

⁸⁴ Эпов М. И., Молодин В. И., Чемякина М. А. Итоги и перспективы геофизических исследований археологических памятников Алтая и Западной Сибири // Современные проблемы археологии России : сб. науч. тр. – Новосибирск, 2006. – Т. I. – С. 83.

ствуют изучению различных историко-культурных процессов (военной экспансии, хозяйственного освоения, обмена, торговли и т. д.), происходивших на территории Западной Сибири в рассматриваемый период, и позволяют картографически отразить эти процессы. Материалы монографии могут быть использованы при изучении региональных культурных и этнических связей и применены при разработке общих образовательных курсов по этнографии, археологии и рекреационной географии в учреждениях высшей и средней школы, а также для создания специальных курсов для студентов вузов, обучающихся по специализации «археология», «этнография». По материалам монографии еще в 2002 г. подготовлен интернет-каталог «Пути сообщения и культура путешествия населения Сибири, Средней Азии и Казахстана», размещенный по адресу: http://www.sibmuseum.com/WAYS_AND_ROADS.

Предлагаемое исследование было написано при активном содействии ряда исследователей. Автор благодарит за предоставленную возможность пользоваться материалами, ценные советы при обсуждении текста рукописи монографии этнографов и археологов ОмГУ им. Ф. М. Достоевского, ОФ ИАЭТ СО РАН, сотрудников МАЭ ОмГУ им. Ф. М. Достоевского, сотрудников ОГИК музея. Самые теплые слова благодарности за предоставленную возможность пользоваться материалами, ценные советы при обсуждении работы и многолетнюю поддержку хочется произнести в адрес археологов С. Ф. и Л. В. Татауровых, С. С. Тихонова; этнографов М. Л. Бережной, М. А. Жигуновой, Т. Н. Золотовой, М. А. и С. Н. Корусенко, А. Г. Селезнева, Н. А. Томилова; историков Ю. П. Родионова; музейных специалистов Е. П. Зензина, В. В. Лопатиной, В. В. и Т. В. Михалевых, Л. С. Мартыновой, С. Ю. Первых, Т. В. Раскевич, И. Е. и М. В. Скандаковых, И. В. Томиловой, Ю. В. Трофимова, Р. А. Шаневой. Также хочется поблагодарить своих родителей – Виктора Николаевича и Светлану Николаевну Матвеевых, супругу Ольгу Михайловну Матвееву, без помощи и поддержки которых это исследование никогда бы не состоялось.

Глава 1

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СУХОПУТНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ОМСКОГО ПРИИРТЫШЬЯ

1.1. Природно-географические особенности региона и их влияние на процесс образования сухопутных путей сообщения

Омское Прииртышье расположено на юге Западной Сибири, на юге обширной Западно-Сибирской равнины (рис. 1). Под Омским Прииртышьем мы будем понимать территорию Омской области в ее современных административных границах площадью 139,7 тыс. кв. км, простирающуюся с севера на юг почти на 600 км, между 53 и 58° северной широты. Расстояние от западной границы до восточной в наиболее широкой части – более 300 км, между 70 и 76° восточной долготы¹.

Особое внимание ландшафтным и рельефным характеристикам Омского Прииртышья мы уделяем по причине их значительного влияния на особенности формирования, развития и функционирования сети сухопутных коммуникаций. В начале 1980-х гг. К. К. Шилик утверждал, что «энергетическая выгодность сухопутных путей зависит прежде всего от их профиля, то есть от пересеченности местности, а также от степени лесопокрывности местности, увлажненности грунтов и других факторов... При трассировании дорог населением учитывались и такие факторы, как наличие воды, дров, подножного корма для тягла и т. д. Но при прочих равных условиях всегда выбирали трассы с наименьшими энергетическими затратами. Следует помнить, что пешеход, всадник, колесный экипаж без тормоза увеличивают затраты энергии не только на подъемах, но и на спусках, в отличие от современного автомобиля, способного накапливать кинетическую энергию на спусках и тратить ее на подъемах»². В. Ф. Бабков предложил для обозначения типичных, чередующихся сочетаний и группировок элементов

¹ География Омской области : учеб. пособие / А. Ф. Куракин, Г. И. Зайков, В. И. Смирнова [и др.]. – Омск : ОГПИ, 1992. – С. 5.

² Шилик К. К. Влияние природных условий на выбор трасс древних транспортных путей // Взаимодействие общества и природы в процессе общественной эволюции. – М., 1981. – С. 179–180.

рельефа местности, растительности, водных, заболоченных поверхностей, а также возникших в результате деятельности человека сельскохозяйственных угодий, лесных и горных выработок, жилых зданий, промышленных предприятий, влияющих на принципы проложения современных автомобильных трасс, использовать термин «дорожный ландшафт»³. Мы считаем, что употребление этого термина (с некоторыми оговорками) уместно и для более ранних этапов истории человечества. Именно поэтому знание ландшафтных характеристик изучаемого региона в определенных хронологических рамках является обязательным условием проведения исследований исторического развития и функционирования системы дорог. Этому вопросу в своих исследованиях уделяли значительное внимание Э. С. Мугуревич, изучавший торговые пути IX–XIII вв. на территории Прибалтики⁴, Ю. В. Болтрик, реконструировавший один из трактов Скифии⁵, В. Г. Котович, рассматривавший историю Прикаспийского пути III тыс. до н. э. – I тыс. н. э.⁶

Территория Омской области – это полого-волнистая равнина с множеством котловинно-западинных форм рельефа, гривами и ложбинами. Она сложена преимущественно песчано-суглинистыми и суглинистыми лёссовидными пылеватыми отложениями. Абсолютные отметки поверхности не превышают 150 м, составляя в среднем 100–140 м. Наблюдается постепенный уклон равнины к северо-северо-западу и долине Иртыша. Осевое положение на территории области занимает р. Иртыш, пересекающая равнину с юга на север и разделяющая ее на две части: левобережье и правобережье. Обе части отличаются одна от другой своей ландшафтной структурой. Долина Иртыша также отличается от водораздельных равнин. Современные черты ландшафтной структуры территории заложены на рубеже неоген-четвертичного периода, во время активизации новейших тектонических движений.

Реки Омского Прииртышья врезаны неглубоко – урез воды Иртыша в районе Омска – 69 м. Омь, Оша, Туй, Уй, Тара и другие

³ Бабков В. Ф. Ландшафтное проектирование автомобильных дорог. – М. : Транспорт, 1980. – С. 31–32.

⁴ Мугуревич Э. С. Торговые пути на территории ливов и латгалов в IX–XIII вв. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Рига, 1961. – С. 10.

⁵ Болтрик Ю. В. Об одном из вероятных трактов Скифии // Актуальные проблемы археологических исследований в Украинской ССР : тез. докл. Республ. конф. молодых ученых. – Киев, 1981. – С. 59–60.

⁶ Котович В. Г. Археологические данные к древней истории Прикаспийского пути // Проблемы археологии II : сб. ст. в память профессора М. И. Артамонова. – Л., 1978. – С. 54.

притоки Иртыша текут в слабо разработанных долинах и плохо дренируют прилегающие пространства⁷.

Наиболее существенной природной закономерностью в пределах области является широтная зональность, выраженная во всем комплексе природных условий. Резкие границы между природно-географическими зонами провести невозможно; они сменяются постепенно в соответствии с изменением количества поступающего радиационного тепла и осадков. Современная широтная зональность установилась около 2,5 тыс. лет назад и не менялась на всем протяжении этого периода. Происходили лишь внутризональные изменения структуры ландшафтов⁸.

А. Ф. Куракин, Г. И. Зайков, В. И. Смирнова, З. В. Воробьева на основании классификации типов рельефа Западной Сибири, предложенной Г. Д. Рихтером, выделили в равнинном ландшафте Омского Прииртышья несколько отличных равнин⁹.

На левобережье Иртыша выделяется Ишимская равнина, северная граница которой проходит примерно по широте г. Тюкалинска. На большей части этой равнины рельеф плоско-западинный, местами плоский. Абсолютные высоты меняются от 137 м на юге до 128 м на севере. Здесь отсутствует речная сеть, поэтому поверхность слабо расчленена. Лишь древняя Камышловская долина, занятая теперь цепочкой озер, пересекает равнину с запада на восток. Из мелких форм рельефа встречаются западины, количество которых увеличивается с юга на север. В северной степной и лесостепной зоне западины заняты березовым лесом, изредка озерами и болотами. На юге встречаются крупные озера (например, оз. Эбейты). На общем равнинном фоне кроме западин, озерных котловин и болот встречаются плоские грядообразные повышения (гривы). Гривный рельеф наиболее четко выражен на Притюкалинском участке, Саргатском Прииртышье и в районе древней Алаботинской долины. На Ишимской равнине в степной

⁷ Селезнева Н. С. К вопросу о ландшафтной структуре территории Омской области // Природное районирование Омского Прииртышья. – Омск, 1977. – С. 4–5.

⁸ Большаник П. В. Антропогенный фактор в развитии ландшафтов Окуневского археологического микрорайона // Интеграция археологических и этнографических исследований : материалы VI Междунар. науч. семинара. – Омск, 1998. – Ч. I. – С. 20.

⁹ Рихтер Г. Д. Рельеф и геологическое строение // Западная Сибирь. Природные условия и естественные ресурсы СССР. – М., 1963. – С. 22–70; География Омской области. С. 16–18.

и лесостепной зонах энергетически наиболее выгодными являются трассы, проходящие по водоразделам рек.

К северу от Ишимской равнины на левобережье расположена *Нижнеиртышская равнина*, представленная третьей надпойменной террасой Иртыша, образовавшейся на границе среднечетвертичной и позднечетвертичной эпох. Абсолютная высота террасовой равнины – от 70 до 100 м, а над урезом Иртыша – до 25 м. На ее поверхности много западин, озер, озерно-болотных понижений. Здесь в лесной зоне оптимальными для прокладки путей сообщения были долины рек. Междуречья, напротив, малопригодны для передвижения, поскольку заняты водоразделительными болотами.

На самом юге левобережья выделяется *Северо-Казахстанская равнина*. Ее высота над уровнем моря составляет 115–142 м. Поверхность равнины плоская, редко слабоволнистая, в южной части наиболее возвышенная. Наиболее выгодной трассой дорог здесь была и остается прямая линия, проложенная практически в любом направлении.

На правобережье Иртыша расположена *Западно-Барабинская равнина*, северная граница которой идет по р. Таре. В средней части равнина пересекается долиной р. Оми. Рельеф восточной части плоско-западинный, на севере развиты заболоченные участки, переходящие в болота. На юге правобережья много озер, мелких и крупных, соленых и пресных. В западной части равнины вдоль Иртыша, от д. Красноярки до низовий р. Тары, тянется Прииртышский увал. Абсолютная высота его возрастает с юга на север (от 115 до 146 м), над равниной возвышается на 10–15 м. Ширина увала – от 6 до 30 км, поверхность плоская, восточный склон пологий и постепенно переходит в равнину. Западный склон обычно крутой (до 50–60 м). На Западно-Барабинской равнине энергетически наиболее выгодными являются трассы, проходящие по водоразделам рек.

Севернее р. Тары по правобережью Иртыша расположена приподнятая и сильнорасчлененная *равнина – Тара-Туйская*. На участке между р. Тарой и р. Мисс самая густая речная сеть (Тара, Уй, Шиш, Туй и др.), много оврагов и балок. Плотность оврагов на единицу площади здесь наибольшая. Поэтому вдоль Иртыша поверхность равнины полого-увалистая, а к северу она становится плоско-заболоченной. В этих условиях удобнее было прокладывать пути вдоль речных долин, поскольку в междуречьях там встреча-

ются верховые водораздельные болота, и, кроме того, междуречья, как правило, покрыты зарослями, затрудняющими ориентирование.

Особое место в рельефе области занимает *долина Иртыша и долины его притоков*. Река Иртыш протекает в широкой (до 40 км), хорошо разработанной и глубоко врезанной долине. В строении этой долины выделяют пойму и две надпойменные террасы. Пойма хорошо прослеживается по левобережью. Ее ширина увеличивается к северу, достигая 14 км. Относительная высота – 3–8 м. Пойма образовалась в результате созидательной работы реки, сложена песчано-глинистым материалом. Рельеф неровный, наблюдаются пойменные гривы и межгривные понижения, прирусловый вал, старичные озера, рукава-протоки. Террасы наиболее полно представлены по левому берегу. На правобережье они встречаются лишь на отдельных участках. Первая терраса над урезом реки возвышается на 6–12 м, наибольшая ширина на севере – 9 км. Поверхность ровная, местами встречаются реликтовые пойменные формы рельефа – старицы и понижения бывших стариц. Первая терраса сложена различными песками. Вторая терраса с относительной высотой до 18 м, ширина на юге составляет 1–2 км, на севере – до 40 км, в рельефе выражена менее четко. Общий уклон сохраняется в сторону русла реки и постепенно переходит в водораздельную равнину. Поверхность неровная, слабоволнистая. Встречаются гривы, ложбины, озерно-болотные понижения. Терраса сложена речными песчано-глинистыми отложениями, сверху залегают покровные суглинки. В долине Иртыша и его притоков широко проявляются процессы оврагообразования, а также оползневые процессы.

Особое осевое положение р. Иртыш в регионе сделало ее побережье оптимальным, энергетически выгодным маршрутом для всех ландшафтных зон. Естественным коридором вдоль нее являлись коренная и первая надпойменная террасы. Последняя удачно располагается между рекой и подтеррасными болотами.

1.2. Иртышский меридиональный путь в VI–XIII веках

Пути сообщения были живыми артериями евразийских степей в эпоху Средневековья. Все политические, экономические и культурные события региона оставили на степных путях свои следы. Задачей исследователей является нахождение и изучение этих следов в многообразии археологического, этнографического, топонимического материала.

Наиболее «простыми» для реконструкции кажутся меридиональные маршруты, приуроченные к крупным евразийским рекам. Самый крупный из них в исследуемом регионе – Иртышский путь. Наличие рядом с рекой путей сообщения выглядит естественным, поскольку берега рек всегда были наиболее плотно заселены. Между населенными пунктами (или кочевьями) не могло не быть путей местного значения. С другой стороны, различная хозяйственно-производственная специализация населения разных географических зон (степь, лесостепь, тайга), расположенных в широтном направлении, предопределила активное использование ряда местных путей сообщения для транзитного движения торговых караванов.

В начале раннего Средневековья степные пространства Западной Сибири и Казахстана превратились в своеобразный коридор, по которому с востока на запад регулярно двигались волны кочевых племен. В результате этого движения вся степная и лесостепная полосы превратились в «дикое поле» без постоянных обитателей. Отсутствие долговременных поселений привело сначала к упадку местных дорог, а затем и к разрыву транзитных путей караванной торговли, установленных в раннем железном веке населением саргатской культуры (рис. 2)¹⁰.

Восстановление постоянных путей сообщения в Омском Прииртышье произошло во второй половине I тыс. н. э. и было связано с расселением носителей южнотаежной потчевашской археологической культуры. С VI по IX в. их поселения продвинулись на юг, вверх по р. Иртыш, до современной границы Омской области с Республикой Казахстан. Между поселками потчевашского населения вскоре возникла сеть местных сухопутных дорог. На ее основе вдоль Иртыша стали функционировать и крупные караванные пути, в надежности которых были заинтересованы не только жители Омского Прииртышья, но и Тюркский, а затем и Кимакский каганаты. Отдельные потчевашские поселения могли быть торговыми пунктами на этих маршрутах. Так, Д. Г. Савинов предполагает, что роль торгового пункта могло играть поселение Черлак I в одноименном районе Омской области¹¹.

Арабо-персидские письменные источники VIII–X вв. подтверждают существование трансмеридионального Иртышского

¹⁰ Матвеева Н. П. Социально-экономические структуры населения Западной Сибири в раннем железном веке. – Новосибирск, 2000. – С. 68.

¹¹ Савинов Д. Г. Народы Южной Сибири в древнетюркскую эпоху. – Л. : Изд-во ЛГУ, 1984. – С. 48.

пути. Например, по данным Тамим ибн Бахры, в конце VIII – начале IX в. один из караванных путей шел от г. Тараза на север, пересекал Бетпак-Далу в восточной ее части, выходил к верховьям р. Сары-Су и долинами рек Ишим, Иртыш подходил к кочевьям кимаков¹².

На севере, в южнотаежной зоне, трасса Иртышского пути может быть локализована с помощью ряда археологических источников, таких как находка кости верблюда на потчевашском Новоягодном городище «Линевская сопка» (Знаменский район)¹³ и материалы погребения с конем из Мурлинских курганов (Тарский район)¹⁴. Последние позволили В. А. Могильникову предположить, что во второй половине VIII – IX в. «тюрки по широкой долине Иртыша начинают вклиниваться в южнотаежную зону Прииртышья»¹⁵.

Несомненно, военно-политическая активность Кимаковского каганата была направлена на контроль основных торговых путей и их узловых пунктов. Поэтому маркерами раннесредневекового Иртышского пути в лесостепной и степной зонах Омского Прииртышья могут быть такие могильники тюркского населения VIII–X вв., как Алексеевка I (Муромцевский район)¹⁶, Ирча I (Больше-реченский район), могильники близ б. н. п. Романтеево (Таврический район)¹⁷, с. Соляного (Черлакский район)¹⁸, единичное кимаковское захоронение на территории г. Омска¹⁹.

¹² *Ахинжанов С. М.* Древние караванные пути кимаков // *Материалы I науч. конф. молодых ученых АН Казахской ССР. – Алма-Ата, 1968. С. 429–430.*

¹³ *Могильников В. А.* Угры и самодийцы Урала и Западной Сибири // *Финно-угры и балты в эпоху средневековья. – М. : Наука, 1987. – С. 191. – (Археология СССР с древнейших времен до средневековья ; т. 17).*

¹⁴ *Чагаева А. С.* Могильники в окрестностях д. Айткулово Омской области // *Из истории Сибири. – Томск, 1973. – Вып. 3. – С. 116.*

¹⁵ *Могильников В. А.* Динамика и направления обменных и этнических контактов лесного населения Зауралья и Западной Сибири во второй половине I – начале II тыс. н. э. // *Взаимодействие древних культур Урала : межвуз. сб. науч. тр. – Пермь : Изд-во ПГУ, 1990. – С. 34.*

¹⁶ *Татауров С. Ф., Тихонов С. С., Чудаков Д. В.* Могильник Алексеевка I // *Материалы по археологии Обь-Иртышья. – Сургут, 2001. – С. 114–127.*

¹⁷ *Левашова В. П.* Предварительное сообщение об археологических исследованиях Западно-Сибирского музея за 1926–1927 гг. // *Изв. Гос. Зап.-Сиб. музея. – Омск, 1928. – Вып. 1. – С. 157–162.*

¹⁸ *Генинг В. Ф., Корякова Л. Н., Овчинникова Б. Б., Федорова Н. В.* Памятники железного века в Омском Прииртышье // *Проблемы археологии и культурной принадлежности археологических памятников Западной Сибири. – Томск, 1970. – С. 203–228; Мельников Б. В., Яшин В. Б.* Новые материалы ранне-

В конце 1980-х гг. Л. Р. Кызласов на основании археологических материалов могильника IX–X вв. близ с. Бобрового (к северу от современного г. Павлодара Республики Казахстан) и одновременно ему могильника Кипы III в Тевризском районе Омской области провел Иртышский путь по правому берегу р. Иртыш²⁰. В ряде своих публикаций исследователь утверждает, что оба этих погребальных комплекса являются кладбищами древнеказахских дружинников и купцов, основавших на территории Омского Прииртышья свои фактории (рис. 3).

Б. А. Конигов, автор раскопок вышеозначенного могильника Кипы III, действительно связывает материалы этого памятника с процессом «проникновения в таежное Прииртышье части тюркоязычного (кыргызов) населения»²¹, однако считает их недостаточными для обоснования гипотезы о функционировании здесь кыргызских факторий. Против точки зрения Л. Р. Кызласова однозначно высказывался и В. А. Могильников²².

Таким образом, несмотря на то, что гипотеза Л. Р. Кызласова о кыргызских торговых факториях и военных гарнизонах пока не имеет убедительных доказательств и требует специальных исследований, для IX–X вв. мы имеем на территории Омского Прииртышья два потенциальных маркера Иртышского пути – могильник Кипы III и могильник у с. Бобрового. Импортный ковш, обнаруженный Б. А. Кониковым в кургане 17 могильника Кипы III²³, также подтверждает причастность этого археологического памятника к Иртышскому пути.

Использование археологических комплексов в качестве доказательства функционирования средневекового маршрута может

средневекового времени из лесостепного Прииртышья // Археология Западной Сибири. – Омск, 1988. – С. 34–36.

¹⁹ Матвеев А. В., Михалев В. В., Сафаров М. Ю. Погребение тюркского воина у павильона Пригородных сообщений Омского железнодорожного вокзала // Проблемы сохранения и изучения историко-культурного наследия в памятниках Омского Прииртышья. – Омск : ОГИК музеев, 2005. – С. 41–48.

²⁰ Кызласов Л. Р. Торговые пути и связи древнеказахского государства с Западной Сибирью и Восточной Европой // Прошлое Средней Азии. – Душанбе : Дониш, 1987. – С. 79–80, карта, путь № 3.

²¹ Конигов Б. А. Работы на средневековых памятниках таежного Прииртышья // Археологические открытия 1980 года. – М., 1981. – С. 184–185.

²² Могильников В. А. Динамика и направления обменных и этнических контактов лесного населения Зауралья и Западной Сибири ... С. 34.

²³ Конигов Б. А. Раннесредневековый ковш из лесного Прииртышья // Изв. СО АН СССР. Сер. История, филология и философия. – 1989. – Вып. 1. – С. 43–51.

быть проведено методом этнографической ситуации. Именно с его помощью в середине 1990-х гг. С. Ф. Татауров в урочище Темеряк в Муромцевском районе Омской области датировал IX–X вв. участки современных дорог, ведущих от археологических комплексов у с. Артын на север к Усть-Тарскому археологическому микрорайону²⁴. Означенный С. Ф. Татауровым «древний путь» является отрезком Иртышского пути, а археологические памятники урочища Темеряк – пунктами на этой дороге.

Таким образом, топография абсолютного большинства названных археологических комплексов приводит нас к мысли о том, что в раннем Средневековье для передвижений использовали преимущественно правый берег р. Иртыш (рис. 4). Здесь же, на правом берегу, в южнотаежной зоне Омского Прииртышья располагалось подавляющее большинство городищ потчевашской археологической культуры.

Возможно, в начале *развитого Средневековья* главные сухопутные коммуникации Омского Прииртышья были взяты под контроль Кимакским каганатом. Иллюстрацией этого процесса может являться картина, зафиксированная Б. А. Кониковым на Кипо-Куларовском III (Тевризский район) и Верхнеаксеновском II (Усть-Ишимский район) поселениях X–XI вв. с отчетливо прослеживаемыми следами разгрома. На основании материалов этих поселений Б. А. Конилов допускает возможность «вооруженной экспансии тюркоязычных кочевников в таежные районы по широкой и удобной для продвижения конницы пойме Иртыша»²⁵. Исследованные тюркские археологические комплексы развитого Средневековья являются маркерами этой экспансии: могильники у с. Иртыш (Черлакский район)²⁶, Батаково-18, Старо-Карасук 22, поселение Батаково-20 (Большереченский район)²⁷.

²⁴ Корусенко М. А., Татауров С. Ф. Система земле- и природопользования у населения низовьев Тары в XIX – начале XX в. // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Новосибирск, 1997. – Т. 2. – С. 149.

²⁵ Конилов Б. А. О тюркском компоненте в культуре населения лесного Прииртышья конца I – начала II тыс. н. э. // Этническая история тюркоязычных народов Сибири и сопредельных территорий : тез. докл. обл. науч. конф. по антропологии, археологии и этнографии. – Омск : ОмГУ, 1984. – С. 140.

²⁶ Левашова В. П. Предварительное сообщение об археологических исследованиях Западно-Сибирского музея за 1926–1927 гг. С. 157–162.

²⁷ Ахметова Ш. К., Погодин Л. И., Толпеко И. В. Процессы тюркизации южных территорий Среднего Прииртышья (к постановке проблемы) // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Омск : Изд-во ОмГПУ, 2001. – С. 162.

Кроме тюркских археологических памятников, трасса Иртышского пути развитого Средневековья локализуется находками костей верблюда на Новоникольском IV (Усть-Ишимский район) и Новоягодном I (Знаменский район) городищах усть-ишимской археологической культуры (XI–XIII вв.)²⁸, случайной находкой импортного металлического сосуда близ д. Екатериновки (Тарский район)²⁹.

Вероятно, XI в. стал переломным в торговых связях населения Омского Прииртышья. Отсутствие политической стабильности в евразийской степи, упадок Кимакского каганата привели к временной остановке южного направления трансевразийской караванной торговли. С этого времени в Омское Прииртышье более активно начали поступать предметы западного импорта. В. А. Могильников выделил и картографировал в этом импорте финно-пермские (родановской и вымской археологических культур) вещи (находки из археологических памятников у н. п. Окунево, Имшегал, Аргаиз, Кипы, Усть-Ишим, Новоникольск, Малая Бича), предметы болгарского импорта (находки из археологических памятников у н. п. Усть-Ишим, Аксеново, Кипы), предметы славянского происхождения (находки из археологических памятников у н. п. Кипо-Кулары, Кип, Аксеново, Усть-Ишим, Имшегал, Аргаиз, Эбаргуль)³⁰. Таким образом, указанные В. А. Могильниковым артефакты являются маркерами Иртышского пути развитого Средневековья в северной части Омского Прииртышья, где в это время проживало население усть-ишимской археологической культуры.

Анализ топографии импортных изделий, мест находок костей верблюдов, могильников тюркского населения развитого Средневековья, следов разгрома городищ усть-ишимской археологической культуры не позволяет пока четко определить маршруты движения торговых караванов и военных отрядов в это время. Для путешествия могли использовать участки как правобережной, так и левобережной первой надпойменной террасы, участки первой

²⁸ Могильников В. А. Угры и самодийцы Урала и Западной Сибири. С. 201.

²⁹ Матвеев Ал. В. Находка восточного художественного металла в Тарском Прииртышье – Екатерининское III (предварительное сообщение) // Памятники археологии и художественное творчество : материалы осеннего colloquium / ООМИИ им. М. А. Врубеля. – Омск : Издат. дом «Наука», 2005. – С. 52–57.

³⁰ Могильников В. А. Контакты населения лесной полосы Приуралья и Западной Сибири во второй половине I – начале II тыс. н. э. // Проблемы археологии Евразии. – М., 1991. – С. 47–62.

коренной террасы р. Иртыш (рис. 5). Возможно, во второй половине развитого Средневековья интенсивность движения по Иртышскому пути с юга ослабла, хотя изучение курганных групп на левом берегу р. Иртыш, в южных районах современной Омской области, может изменить это предположение.

Еще в первой трети XIII в. монгольские войска разгромили Хакасское и среднеазиатские государства, Волжскую Болгарию, рассеяли военно-политические образования евразийской степи и еще более чем на 150 лет отодвинули процесс восстановления трансмеридиональных торговых путей. На этот раз в упадок пришли не центральные звенья меридиональных путей, а главные южные пункты формирования караванов в Омское Прииртышье.

Таким образом, на основании выявления и картографирования археологических комплексов, связанных с Иртышским меридиональным транзитным путем, можно с известной долей условности наметить его трассы. Уточнение маршрутов будет происходить неизбежно по мере археологической изученности территорий, прилегающих к р. Иртыш. Исследование других евразийских степных меридиональных путей в перспективе позволит представить всю систему контактов среднеазиатских государств со степными и таежными военно-политическими образованиями.

1.3. Пути сообщения тюрко-татарских государственных образований Западной Сибири в XIV–XVI веках

В период позднего Средневековья на территории лесостепной зоны Западной Сибири появились тюрко-татарские государственные образования: Государство кочевых узбеков, Сибирское княжество Тайбугидов, Сибирское ханство. Территория Омского Прииртышья входила в состав только последнего. Вместе с тем процессы государственного строительства в соседнем Приобье влияли на формирование сети путей сообщения обширного Иртышского региона. По этой причине в настоящем параграфе мы немного расширим географические рамки нашего сочинения.

В исторической литературе существует аксиома: любое государственное образование должно обладать хорошо развитой системой путей сообщения. Она необходима для быстрой переброски военных отрядов, осуществления эффективного административного управления, развития торговых отношений и т. д. По состоянию дорог судят об уровне экономического развития, силе центральной

власти, культуре населения государства. Мы считаем, что именно в Сибирском ханстве Кучума на основании действовавших в XIII–XVI вв. путей сообщения сложилась государственная система сухопутных коммуникаций, которая стала показателем зрелости этого государственного образования. Однако история сложения этой системы не так проста, как казалось бы. Мы полагаем, что само возникновение средневековых государственных образований в Тоболо-Иртышской лесостепи во многом было связано с задачами международной торговли и складыванием транзитных межрегиональных торговых маршрутов.

В третьей четверти XIV в., когда всеобщая смута охватила Золотую Орду, постоянные военные столкновения сделали дороги через Маверанахр и Жетысу опасными для торговли; опустошительные походы Тимура (Тамерлана) в Поволжье, Крым, Семиречье положили конец международной торговле по южным трансзиатским маршрутам. К 1370 г. вся система этих путей пришла в полное расстройство³¹. В результате появилась острая необходимость освоения новых безопасных маршрутов для возобновления международной торговли. Уже в конце XIV – начале XV в. в результате легендарного военного похода из Бухары в Западную Сибирь (366 шейхов и присоединившихся к ним 1700 воинов хана Шейбана) произошел захват меридиональных Иртышского и Ишимского путей улусом Шейбани-хана. Рукописи сибирских татар прямо говорят: «После этого открылась религия, открылась дорога, по берегам р. Джирс (Иртыш. – *А. М.*) прошли караваны»³². В Тобольском Прииртышье этот меридиональный торговый маршрут смыкался с древним широтным торговым путем, шедшим из Поволжья на восток. В 1428 г. на перекрестках двух торговых путей закономерно появилось Государство кочевых узбеков Шейбанида Абулхаира со столицей в г. Чимги-Тура³³.

Известно, что трансевразийский широтный торговый путь, который шел из Поволжья через Уфимские степи до г. Чимги-Тура,

³¹ История Казахстана с древнейших времен до наших дней : в 5 т. – Алматы : Атамур, 1997. – Т. 2. – С. 212.

³² Селезнев А. Г., Селезнева И. А. Культ святых и суфизм в Сибири как объекты этнографического исследования // История и культура Сибири : сб. науч. тр., посвящ. 15-летию Ом. фил. Объединен. Ин-та истории, филологии и философии СО РАН. – Омск, 2007. – С. 242.

³³ Исхаков Д. М. Тюрко-татарские государства XV–XVI вв. – Казань : Ин-т истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2004. – С. 25, 26, 40.

именовался Казанской дорогой³⁴. От г. Чимги-Тура этот торговый путь шел на юго-восток через Прииртышье, Барабу, калмыцкие улусы в Китай.

Столица Государства кочевых узбеков была не только транзитным пунктом международной торговли и поставщиком сибирской пушнины. Чимги-Тура неминуемо должна была стать центром многочисленных местных путей сообщения, по которым с периферии везли ясак, а в обратную сторону двигались чиновники и военные отряды³⁵.

После переноса в 1446 г. столицы Государства кочевых узбеков на юг, в г. Сыгнак в бассейне р. Сыр-Дарьи, система путей сообщения вилайета Чимги-Тура наверняка потеряла столичный лоск и регулярность сообщений. Вместе с тем международные торговые пути продолжали функционировать. Так, например, в ряде русских летописей говорится, что в 1475 г. «татарове Казаньстии побили устюжан на Каме 40 человек, идучи к Тюмени торгом»³⁶. В 1481 г. устюжане, воевавшие под г. Чердыню, «на Каму шедши, да встретили гостей и тюменских татар», которых они «пограбили» и «посекли»³⁷. Оба «торговых конфликта» состоялись на пути из Чимги-Туры в Казань и подтверждают мнение Д. Н. Маслюженко о том, что в это время между Московским княжеством и Сибирью шла активная торговля³⁸. В конце XVI в. этот путь использовали и для передвижения крупных воинских контингентов и посольств. Так, в 1480 г. Ибак-хан увел в Тюмень из ставки хана Ахмата, расположенной на р. Северный Донец, «ордобазар» и часть разгромленных войск противника. В 1489 г. от Ибака в Москву прибыло посольство Чюмгура³⁹. В 1495(6) г. тюменский хан Мамук провел к Казани многочисленное войско и взял город⁴⁰.

³⁴ Бахрушин С. В. Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. // Бахрушин С. В. Научные труды. Т. III. Избранные работы по истории Сибири XVI–XVII вв. Часть первая. Вопросы колонизации Сибири в XVI–XVII вв. – М., 1955. – С. 109.

³⁵ Исхаков Д. М. Тюрко-татарские государства... С. 68.

³⁶ Там же. С. 75

³⁷ Там же.

³⁸ Маслюженко Д. Н. Этнополитическая история лесостепного Притобольшья в средние века : моногр. – Курган : Изд-во Курган. гос. ун-та, 2008. – С. 93.

³⁹ Там же.

⁴⁰ Файзрахманов Г. Л. Взаимоотношения Сибирского и Казанского ханств // Казанское ханство: актуальные проблемы исследования. – Казань : Фэн, 2002. – С. 43.

В первом десятилетии XVI в. на месте вилайета Чимги-Тура возникло относительно независимое Сибирское княжество Тайбугидов⁴¹. Столица нового государства переместилась на север, в г. Искер (территория современной Тюменской области). Хорошие дороги должны были соединить периферийные области с центром княжества независимо от удаленности и неблагоприятного расположения естественных преград. Передвижение по дорогам должно было осуществляться на протяжении большей части года. Они должны были быть выделены на местности, иметь средства для переправ через крупные реки, государственные постоянные дворы в городах княжества: Чимги-Тура, Явлу-Тура, Искер, Кызыл-Тура, Бацик-тура, Чувашский град, Абалак град и др. Сеть дорог должна была обеспечить быструю переброску войск на любую границу государства, провоз ясака, движение торговых караванов. Все это должно было существовать в Сибирском княжестве Тайбугидов. Однако сведений о его системе путей сообщения ничтожно мало. Известно лишь об использовании путей сообщения для движения крупных военных отрядов и торговцев. Так, в 1505–1506 гг. тюменские татары под предводительством царевича Кулук-салтана, сына Ибака, пришли на Великую Пермь, повоевали всю Нижнюю землю, разорили Усолье на р. Каме⁴²; в первой половине XVI в. пермичи ездили на Тюменский волок «со своим товаром торговати»⁴³.

В 1563 г., когда Шейбанид Кучум на месте Сибирского княжества Тайбугидов основал свое Сибирское ханство, он не стал менять место расположения столицы и использовал имеющуюся сеть дорог. Хан Кучум провел в своем государстве административные, военные, религиозные преобразования, в результате которых территория Сибирского ханства расширилась, сеть государственных путей продвинулась на север – в таежное Прииртышье до устья р. Иртыш, на юго-восток – в Барабинскую степь, на юго-запад – в южноуральские степи. Важной заслугой Кучума стало восстановление меридиональных международных торговых путей, запустевших в годы правления Тайбугидов. Об этом прямо говорят сибирские летописи. На юг вдоль рек Ишим и Иртыш из г. Искера в Бухару и Туркестан повезли пушнину. Обрато купцы доставля-

⁴¹ *Исхаков Д. М.* Тюрко-татарские государства ... С. 27, 77.

⁴² *Бахрушин С. В.* Пути в Сибирь ... С. 99.

⁴³ Там же. С. 142.

ли оружие и доспехи, металлическую посуду, ковры, ткани и одежду, обувь, чай, специи, сладости и т. д.

Есть вероятность того, что ожившие при Кучуме северные международные торговые пути послужили и причиной падения Сибирского ханства. С. В. Бахрушин утверждал, что «открывшийся спрос на пушнину со стороны заграничных рынков всколыхнул интерес русских промышленников и предпринимателей, толкнув их на открытие и захват новых “соболиных мест”. Началось энергичное проведывание путей за Урал. В 1574 г. купцы Строгановы выступили с проектом захвата дороги вглубь Сибири путем постройки за свой счет на Тоболе, Иртыше и Оби ряда укрепленных пунктов. В конце 1570-х гг. по их поручению состоявший у них на службе нидерландец Оливер Брюнель обследовал путь на р. Обь как сушею, через страну самоедов и Сибирь, так и морем, вдоль берега на восток от р. Печоры; под его же руководством Строгановыми готовилась экспедиция морем и Обью для открытия дороги в Китай»⁴⁴. Интерес Строгановых к пути в Сибирь, Среднюю Азию и Китай подтверждается предписанием астраханскому воеводе от 12 августа 1574 г. о пропуске строгановских людей «в Бухарию за товарами»⁴⁵.

Таким образом, международные торговые пути были одной из причин возникновения в начале XV в. в Тоболо-Иртышском междуречье тюрко-татарских государственных образований. Эти же пути стали и одной из причин их падения в конце XVI в.

Состояние сухопутных коммуникаций Сибирского ханства.

Сеть дорог Сибирского ханства оставалась во многом неизменной до начала следующего государственного дорожного строительства, которое было инициировано Российской империей в Тоболо-Иртышской лесостепи лишь в 1730-е гг., Барабинской степи – в 1750-е гг. До этого времени Русское царство использовало здесь имеющуюся сеть дорог. Основные торговые пути в Среднюю Азию и Китай русским показали среднеазиатские купцы. В связи с этим исследование системы дорог Сибирского ханства возможно на основании анализа русских письменных источников XVI – начала XVIII в., картографических произведений XVII в., данных этно-

⁴⁴ Бахрушин С. В. Пути в Сибирь ... С. 141.

⁴⁵ Введенский А. А. Дом Строгановых в XVI–XVII вв. – М. : Изд-во соц.-экон. лит., 1962. – С. 37–38.

графии и археологии. Интеграция доступных нам источников позволила сделать ряд выводов об устройстве системы дорог Сибирского ханства и главных ее маршрутах.

О наличии в системе дорог Сибирского ханства такого элемента, как проезжая часть, говорит Ремезовская летопись: «Кутугаю, же едущи санми, по пути возвещающе во всех Кучумовых городех...»⁴⁶ В августе 1581 г. после захвата отрядом Ермака г. Карачина «Кучум же от великаго ужаса з бусурманы по всем дорогам до Карачина караулы несводные поставил»⁴⁷. Казаки Ермака пользовались для передвижения не только водными путями. Так, все в той же Ремезовской летописи написано, что «казаком же ездящим по жильям татарским и по промыслам смело не боящесе ничего; ехавшим 20-ти казаком на Абалацое озеро для ловления рыбы ноября в 5 день и без опасения спящим нощию, от Маметкула царевича убиени быша...»⁴⁸. После поражения на Чувашском мысу и сдачи столицы «Кучюму же прибывающу на дорогах на урочищах Вагаю Куларова и Тархан в крепких местах»⁴⁹.

В. С. Синяев в своей публикации «Окончательный разгром Кучума на Оби в 1598 году» писал: «Идя по следам Кучума, Воейков мог в основном быстро двигаться по сравнительно прямым, уже наезженным дорогам»⁵⁰. Мы можем сказать больше: молниеносный поход А. М. Воейкова из г. Тары к р. Оби мог состояться только при наличии удовлетворительных сухопутных путей сообщения.

Косвенным свидетельством наличия в Сибирском ханстве полноценных дорог является присутствие у жителей государства колесного транспорта. Так, из русских летописей известно, что в 1595 г. хан Кучум стоял вверх по Иртышу «меж двух речек, одернувся телегами»⁵¹.

Еще одним элементом системы дорог Сибирского ханства были дорожные искусственные сооружения (броды, мосты, гати, перевозки). Ремезовская летопись по Мировичеву списку прямо

⁴⁶ Ремезовская летопись по Мировичеву списку // Сибирские летописи. Изд. Императорского археографического комитета. – СПб.: Тип. И. Н. Скороходова, 1907. – С. 321.

⁴⁷ Там же. С. 327.

⁴⁸ Там же. С. 333, 336.

⁴⁹ Там же. С. 339.

⁵⁰ Синяев В. С. Окончательный разгром Кучума на Оби в 1598 году // Вопросы географии Сибири. – 1951. – № 2. – С. 150.

⁵¹ Миллер Г. Ф. История Сибири. – М.: Изд-во АН СССР, 1937. – Т. I. – С. 366–367.

указывает на технику строительства бродов. Казаки в поисках бухарского каравана «поворотились вниз до устья и остановились, не принимая назирателя Кучюма и Карачи, ведомых воров, стояще в прикрыте за речкою в трех верстах и менши, в темном и мокром суземе, при речке крутой и топкой велми; по ней же Кучюм учинил брод широкой, как в три или в четыре телеги проехать, водном месте камнем и песком засыпал плотно; а хто не угодает, утопает»⁵².

Рассказы об умении сибирских татар строить мосты содержатся в их устном фольклоре, в частности в народных сказках «Мост к счастью», «Мирьям и Хасан», собранных Н. А. Томиловым⁵³.

13 августа 1959 г. на территории Усть-Ишимского района омские историки и краеведы А. Ф. Палашенков и С. Р. Лаптев обнаружили «Кучумову тропу», расположенную между выселком Курья Усть-Ишимского района Омской области и юртами Абаульскими Дубровного района Тюменской области. Тропа шириной до 2 м проходила по Уватскому болоту⁵⁴.

Существуют сведения о системе организованных в Сибирском ханстве переправ через крупные реки. В 1596 г. из г. Тары были посланы Илья Беклимешев, атаман казачий Треня Жареный с отрядом служилых людей «вверх Иртиша по перевозы в судах» для наблюдения за движением Кучумовичей. Отряд казаков провел проверку Каратура перевоза, Отчаира перевоза, Откмаса перевоза, Казьму перевоза, расположенных в южной части Сибирского ханства. На Казьме перевозе служилые люди погромили бухарский торговый караван, шедший к Кучуму⁵⁵.

Таким образом, редкие источники позволяют нам зафиксировать функционирование на территории Сибирского ханства 1563–1598 гг. элементов системы дорог: проезжей части, колесного транспорта, дорожных искусственных сооружений (гатей, перевозов). О том, что в Сибирском ханстве была устроена система государственных перевозок, рассказывает текст 1569 г.: «Сибирские

⁵² Ремезовская летопись по Миновичеву списку. С. 343.

⁵³ *Валеев Ф. Т., Томилов Н. А.* Татары Западной Сибири: история и культура. – Новосибирск : Наука, 1996. – С. 166–167, 201–202.

⁵⁴ *Палашенков А. Ф.* Материалы к археологической карте Омской области // Археология Прииртышья. – Томск, 1980. – С. 100.

⁵⁵ Материалы по истории Узбекской, Таджикской и Туркменской ССР. Ч. I. Торговля с Московским государством и международное положение Средней Азии в XVI–XVIII вв. // Тр. ист.-археограф. ин-та и Ин-та востоковедения : материалы по истории СССР. – Л., 1932. – Вып. 3, ч. 1. – С. 297.

люди взяли трёх Пермьяков, Ивашка Поздеева с товарищи, и был Ивашко у царя в Сибири дён с десять, и отпустил его на подводах до Перми, а дву товарицев его оставил...»⁵⁶

Главные пути сообщения Сибирского ханства (рис. 6).

I. Широтное направление.

Важнейшим транспортным путем Сибирского ханства был широтный трансевразийский путь, связывавший Казанское ханство, ханство Кучума с калмыцкими землями и Китаем. От Тюменских ворот г. Казани⁵⁷, через Большой Камень до г. Чимги-Тура, а затем и до г. Искера шли несколько дорог, которые в разное время использовались в торговых, дипломатических, военных и других целях.

Вишерско-Лозьвинский путь. Маршрут с Вычегды или с Камы до г. Чердыни, далее по рекам Вишере, Велсу, через верховья Лозьвы и далее вдоль рек Тавда и Тобол в Искер. По этому пути на восток прошел в 1483 г. русский военный отряд Ф. С. Курбского (Черного) и И. И. Салтыкова-Травина против пелымских манси, живших на Тавде за Уралом. После боя на устье р. Пелым они пошли вниз по р. Тавде мимо Тюмени в Сибирскую землю. От Сибири они шли по р. Иртыш вниз. В XVI в. по этому пути пелымские манси совершали военные походы на г. Пермь. Этим путем после набега на Кайгород и Чердынь в 1581 г. возвращался в Сибирь из-под Усолья Камского мансийский пелымский князь. Путь из Сибири вверх по р. Тавде, через станы манси и Уральские горы был известен «вожам» Ермака⁵⁸.

Дорога по Сылве и Чусовой через Уральский хребет, Тагильский волок по Тагилу и Туре в г. Чимги-Тура. С. В. Бахрушин уточнил маршрут: «По р. Каме, р. Чусовой до устья впадающей в нее р. Серебрянки, по Серебрянке до Тагильского волока, волоком 25 “поприщ” на р. Журавля, из р. Журавли в Баранчу, из Баранчи в Тагил и из Тагила в Туру. Тагильский волок задолго до присоединения Сибири русскими носил название Тюменского... В первой половине XVI в. пермичи посылали “к волоку Тюменскому и в вогуличи и в Сылву своих людей с пермским всяким товаром торговати”. Этим же путем в течение всего XVI в. зауральские народы производили набеги на пограничные волости Русского

⁵⁶ Красинский Г. Покорение Сибири и Иван Грозный // Вопр. истории. – 1947. – № 3. – С. 90.

⁵⁷ Бахрушин С. В. Пути в Сибирь ... С. 93.

⁵⁸ Там же. С. 94.

царства»⁵⁹. В 1573 г. из Сибирской земли с Тобола на Чусовую приходил ратью царевич Маметкул «дорогу проведовати в Пермь. В 1580 г. разорил русские поселки на этих реках пелымский князь Бекбелий Агтаев»⁶⁰. Этой же дорогой пользовалось и правительство Ивана Грозного для сношений с Зауральем: мимо Строгановских городков ездили царские послы из Москвы в Сибирь и из Сибири в Москву. Так, например, в 1572 г. в Сибирь по этому пути шел Третьяк Чебуков. На нем же он был убит в 1573 г.⁶¹

Казанская дорога по р. Каме через уфимские степи на верховья Исети в Чимги-Туру и Явлу-Туру⁶². Мы уже упоминали ранее о торговых караванах, разгромленных на Казанской дороге в 1475 и 1481 гг.⁶³ В 1505 г. русские летописи отметили приход рати «ис Тюмени, Кулук салтана Ивака царева сына с братьею и з детьми»⁶⁴. В 1586 г. для контроля над этим путем был построен г. Уфа. В конце XVI в. российское правительство использовало эту дорогу для переброски войск в Сибирь. Так, в 1594 г. из Казани в Тобольск были отправлены войска, посланные против Кучума⁶⁵. Примечательно, что этой же дорогой через Тюмень пользовались купцы из Бухары и Юргенджа. На всем протяжении XVI–XVII вв. Казанская дорога оставалась одним из главных путей, соединявших Сибирь с Казанью. Так, в документе 1649 г. «Распросные речи тобольских служилых людей Федора Иванова и Байбагиша Якшигулова о посольстве в калмыцкие улусы к Ирдени-контайше, о сношениях с ним...» написано: «А с Уфы де их, Фетку и Байбагишка, воевода князь Дмитрий Долгоруков отпустил в Тоболеск по Казанской дороге, по которой ездят ис Тоболеска и с Тюмени русские люди и татарове в Казань с товары»⁶⁶. С. В. Бахрушин писал, что продолжительность этого пути определялась «лошадьми сухим путем» в 3 недели; зимним путем ходили на лыжах 5 недель⁶⁷. В 2007 г. челябинские исследователи Г. Х. Самигулов и В. М. Свис-

⁵⁹ Бахрушин С. В. Пути в Сибирь ... С. 95.

⁶⁰ Там же. С. 95, 99.

⁶¹ Там же. С. 96.

⁶² Там же. С. 92, 109.

⁶³ Там же. С. 75.

⁶⁴ Цит. по: Исхаков Д. М. Тюрко-татарские государства ... С. 27.

⁶⁵ Бахрушин С. В. Пути в Сибирь ... С. 92, 109.

⁶⁶ Миллер Г. Ф. История Сибири. – М. : Вост. лит. РАН, 2005. – Т. III. – С. 329.

⁶⁷ Бахрушин С. В. Пути в Сибирь ... С. 109.

тунов в специальной публикации подробно рассмотрели различные маршруты этой дороги⁶⁸. В 2008 г. В. М. Свистунов писал о том, что от г. Уфы на восток эта дорога шла как минимум по трем направлениям. Первое – по долине р. Уфы, где в районе современных населенных пунктов Нязепетровск – Нижний Уфалей – Маук – Касли пересекала Уральские горы. Второе, дорога проходила по речным долинам рек Уфа, Ай, Большой Ик и по широте современных населенных пунктов Ункурда – Кыштым пересекала Уральский хребет. При этом горы Юрма, Большой Таганай и верховье р. Уфы оставались несколько южнее. Третье, Сибирская дорога проходила по верховьям рек Сим, Юрюзань, Сатка, Ай. При этом труднопроходимые хребты Таганая, Юрмы и верховье р. Уфы оставались на севере⁶⁹.

Из г. Чимги-Тура через г. Искер, вдоль р. Иртыш, через Барабинскую степь на восток в калмыцкие кочевья и Китай. Выйдя из г. Искера, дорога какое-то непродолжительное время шла по правому берегу р. Иртыш до переправ, которые в XVII в. на картах С. У. Ремезова названы калмыцкими. Далее по левому берегу реки дорога направлялась до устья р. Ишим, напротив которого располагался г. Кызыл-Тура, далее к устью р. Тары, вдоль ее южного (левого) берега, а затем на юго-восток к р. Оми и г. Тон-Тура. От него дорога шла мимо Убинского озера в Среднее Приобье⁷⁰. В 1583–1584 гг. по этому пути в юго-восточные пределы Сибирского ханства от Кучума отошел со своими людьми Карача. Есиповская летопись по Сычевскому списку сообщает «Карача же доиде до Юлымского озера, иже вверх реки Иртиша, меж реки Тары и реки Оми, и ту пребываше»⁷¹. В 1585–1598 гг. вдоль этого пути происходили боевые действия между военными формированиями Кучума и отрядами русских воевод. В 1594 г. по нему же из Тобольска

⁶⁸ *Самигулов Г. Х., Свистунов В. М.* Что такое старая Казанская дорога? // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Одесса ; Омск, 2007. – С. 66–71.

⁶⁹ *Свистунов В. М.* К вопросу о чудских копях и сибирско-казанских дорогах Южного Урала // VII исторические чтения памяти Михаила Петровича Грязнова : сб. науч. тр. – Омск, 2008. – С. 317.

⁷⁰ *Катионов О. Н., Кузнецова Ф. С.* Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области // Вопр. краеведения Новосибирска и Новосибирской области : сб. науч. тр., посвящ. 60-летию Новосибирской области. – Новосибирск, 1997. – С. 48–49.

⁷¹ Сибирские летописи. С. 141.

шла пешим ходом основная часть отряда князя А. В. Елецкого ставить на Иртыше г. Тару⁷². В 1596 г. из г. Тары «проведывать вестей про Кучюма царя вверх по Таре реке до усть Тартаса реки и до Кирпиков» были посланы тарские юртовские татары Кумамет Улебашев да Чиняй Тонкотаров, которые за 15 дней совершили опасное путешествие протяженностью не менее чем 600 км. В 1598 г. по этой дороге за 16 дней военный отряд Андрея Воейкова числом 405 человек прошел из г. Тары к Оби путь длиною около 800 км, где и совершил «окончательный разгром Кучума»⁷³.

II. Меридиональное направление.

В. И. Соболев отмечал, что наиболее прочными контактами Сибирского княжества Тайбугидов, Сибирского ханства были контакты с азиатскими странами. «В основе этого явления лежали: во-первых, общие корни экономического, социального и политического характера; во-вторых, принадлежность большинства правителей государств Западной Сибири к узбекскому дому Шибанидов; в-третьих, традиционный состав торговцев – выходцев из районов Средней Азии. Очевидно, не последнюю роль играло расположение водных артерий региона, их течение с юга на север»⁷⁴. В XV–XVI вв. центрами развивающейся в Западной Сибири торговли были крупные города: Чимги-Тура, Искер, Кизыл-Тура, Явлу-Тура. К ним и вели основные меридиональные торговые маршруты, шедшие вдоль рек Ишим, Иртыш, Вагай, Тобол.

Ишимская дорога в XVII в. шла от Тобольска вверх по правому берегу р. Иртыш до расположенного у Шаншинских юрт Калмыцкого перевоза, где, перейдя на левый берег реки, продолжала следовать по нему до устья р. Вагай. От него до находившейся немного южнее Атбашского острога переправы дорога проходила по левому берегу р. Вагай, пересекая на своем пути «многие грязные речки, луга, дубравы и боры». Перейдя р. Вагай, дорога пролегла «через зыбучия и мелкие болота» и выходила, «минув озеро Якишкеуль», на «Ишимские пади», на речку Карасунь.

⁷² Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту (из истории дорожного строительства Сибири) // Тр. Сиб. автомоб.-дорож. ин-та. Гуманитарные, социально-экономические и естественно-научные исследования. – Омск, 1997. – Ч. 2. – С. 57.

⁷³ Синяев В. С. Окончательный разгром Кучума ... С. 144–151.

⁷⁴ Соболев В. И. История Сибирских ханств (по археологическим материалам). – Новосибирск : Наука, 2008. – С. 218–219.

Отсюда, следуя «подле Ишима», дорога добиралась «до урочища бору Шанши-Карагая» и, переметнувшись на правый берег реки, выходила «на вершину Ишима реки, на Каменный брод». Несмотря на то, что дорога эта была малоудобной и пригодной лишь для движения «коньми и верблюдь», торговое движение по ней было большим, так как она обеспечивала идущих по ней пищей и кормом и была по сравнению с другими дорогами более защищенной от набегов кочевников⁷⁵. От Каменного брода дорога шла «прямо на зимний полдень» в сторону г. Туркестана, не доходя которого 6 дней разветвлялась на две : одна – к казахским владениям, другая – калмыцкая. Далее от г. Туркестана в сторону бухарских владений эта дорога пересекала р. Сыр-Дарью и направлялась к колодцу Дерт-Кутук, оттуда через три колодца степью доходила до колодца Аштлы и заканчивалась у г. Бухары. На переезд из г. Бухары в г. Тобольск тихим ходом тратили 78–84 дня⁷⁶. В 1585 г. на северном участке этого пути, на р. Вагай, искал роковой бухарский караван Ермак. Г. Ф. Миллер писал, что в середине XVII в. «часто приходивших в Тобольск калмыцких послов обыкновенно встречали на Вагае, допрашивали, осматривали, конвоем до Тобольска и обратно провозжали до того же места. В этих целях на большой дороге постоянно держали проезжую станицу»⁷⁷.

«Пристойная дорога вешнего пути в Казачью орду» шла вверх по р. Тобол. На эту дорогу был путь и из г. Искера, и из г. Чимги-Тура. От последнего города в верховья р. Тобол попадали степью через устья рек Обуга и Уй. Отсюда дорога направлялась через степь к той же р. Ишим, перейдя которую Большою Лукою, прозванной Улутагой, выходила к Каменному броду⁷⁸. Здесь она встречалась с Ишимской дорогой, лежащей «прямо на зимний полдень», и образовывала Туркестанскую дорогу. На это протяжение пути до соединения с Ишимской дорогой и возникновения Туркестанской уходило 10 дней. В целом все расстояние от г. Искера до границ Туркестана по этому Ордынско-Туркестанскому направле-

⁷⁵ *Вилков О. Н.* Торговые пути из Сибири в Среднюю Азию и Китай и динамика торгового движения по ним в XVII в. // *Вопр. истории социально-экономической и культурной жизни Сибири и Дальнего Востока : тез. докл.* – Новосибирск, 1968. – Вып. 2. – С. 5–6.

⁷⁶ *Вилков О. Н.* Бухарцы и их торговля в Западной Сибири в XVII в. // *Торговля городов Сибири к XVI – нач. XX в.* – Новосибирск, 1987. – С. 200.

⁷⁷ *Миллер Г. Ф.* История Сибири. – М. : Вост. лит. РАН. – 2005. – Т. III. – С. 468.

⁷⁸ *Вилков О. Н.* Бухарцы и их торговля ... С. 201.

нию, в отличие от Ишимо-Туркестанского, покрывалось, очевидно, в 40 дней. В отличие от Ишимской дороги, Ордынская проходила не через болота и горы, а через «ровную степь», где «людям и скоту было кормно». Важнейшим недостатком этого пути было то, что он, совпадая в основном с «приходной Ордынской дорогой», не всегда уберегал торговые караваны от разграбления кочевниками⁷⁹.

Иртышский путь, выведивший торговых людей к верховьям р. Ишим и к Туркестанской дороге, тянулся от г. Искера далеко на юг по левому берегу р. Иртыш до р. Камышлов. Затем он поворачивал на юго-запад и, пройдя по степи солидное расстояние, появлялся в верховьях р. Ишим. Далее путь, переправившись через р. Ишим восточнее Каменного брода, встречался с Ишимской и Ордынскими дорогами, образуя Туркестанскую дорогу⁸⁰. По Туркестанской дороге, маршрут которой подробно описан О. Н. Вилковым, можно было отправиться в различные части Средней Азии⁸¹. Вместе с тем Иртышский путь использовался для путешествия к калмыкам и в Китай. Для этого путешественникам, двигавшимся из Искера, необходимо было южнее устья р. Тары на Карташовском яру перейти с левого берега р. Иртыш на правый и двигаться далее по нему до самого Ямышевского озера. От последнего, кстати, существовало ответвление пути на запад степью до г. Туркестана. Однако основной маршрут шел на юг до оз. Зайсан и далее на юго-восток.

Таким образом, во второй половине XVI в. Сибирское ханство являлось местом пересечения трансевразийских торговых маршрутов, местных путей сообщения. По этим меридиональным и широтным маршрутам проходили торговые караваны и крупные военные отряды. В Сибирском ханстве в 1570–1580-х гг. существовала государственная система сухопутных коммуникаций. Фрагментарные сведения о ней содержат сибирские летописи. Конкретные места прохождения маршрутов второй половины XVI в. были реконструированы нами на основе письменных и изобразительных источников XVII в. Особую роль в реконструкции сыграл ряд картографических источников: «Witsen's map of North and East Tartary» (1687), «Чертеж всех с камней потоки рек имени наличия, снискательно бывалцы и уроженцы» из «Служебной чертежной книги» (конец XVII – начало XVIII в.), «Чертеж земли всей безводной

⁷⁹ Вилков О. Н. Торговые пути из Сибири ... С. 6.

⁸⁰ Вилков О. Н. Бухарцы и их торговля ... С. 201.

⁸¹ Вилков О. Н. Торговые пути из Сибири ... С. 6–7.

и малопроездной каменной степи» (1697) из «Чертежной книги Сибири» (1701), «Хорографическая чертежная книга Сибири» (1697–1711) С. У. Ремезова. Основанием для применения этих карт в вопросе изучения путей сообщения более раннего исторического периода стал тот факт, что до начала XVIII в. Россия почти не занималась в Западной Сибири прокладкой новых путей, а старалась закрепить за собой имеющиеся маршруты, для чего строила на них остроги и слободы. Прокладку дорог в казахстанских степях Российская империя начала лишь в XIX в.

1.4. Сухопутные коммуникации Русского царства на территории Омского Прииртышья в XVII – первой трети XVIII века

На XVII – первую треть XVIII в., по мнению Ф. С. Кузнецовой, приходится первый этап освоения русским населением сухопутных дорог Западной Сибири⁸². Некоторые из этих маршрутов использовались для передвижения с давних пор, другие появились только в рассматриваемое время. Однако все они нашли отражение в нарративных, этнографических и археологических источниках.

Транзитная сухопутная дорога из г. Тобольска на г. Иркутск, через г. Тару, Барабу, города Томск, Енисейск⁸³. Отрезок этого маршрута на территории Омского Прииртышья использовался и для путешествия из Тобольска в Пекин (через Тару, Барабу, калмыцкие улусы, хребет Саянский, улусы монгольского хана и китайские порубежные города Гаус и Капку)⁸⁴.

Путешествие *от г. Тобольска до г. Тары* по территории Омского Прииртышья в XVII – первой половине XVIII в. осуществлялось несколькими маршрутами.

а) Дорога проходила по левому берегу р. Иртыш, через татарские и русские деревни, Каурдатский, Тебендинский, Ишимс-

⁸² Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири XVII – начала XX в. : межвуз. сб. науч. тр. – Новосибирск, 1985. – С. 24.

⁸³ Вилков О. Н. Торговые пути и динамика торгово-промышленного движения в Сибири XVII в. // Освоение Сибири в эпоху феодализма (XVII–XIX вв.). – Новосибирск, 1968. – С. 69; Громыко М. М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение. – Новосибирск : Наука, Сиб. отд-ние, 1965. – С. 80; Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов ... С. 19–32.

⁸⁴ Вилков О. Н. Торговые пути и динамика ... С. 20.

кий остроги, устроенные в 1630-х гг.⁸⁵ Еще в 1594 г. именно по этому маршруту, по тропам шла пешком основная часть отряда князя Андрея Елецкого ставить на Иртыше новый город – Тару⁸⁶. А. Д. Колесников считал, что в XVII в. гонцы по сухопутной дороге вдоль берега Иртыша посылались лишь в экстренных случаях; в основном использовали речной путь⁸⁷. В «Росписи сибирским городам», составленной не позже 1640 г., сухопутный маршрут обозначен четко: «Из Тобольска к Тарскому городу зимним путем лошадьми ездю 2 недели, а наскоро 10 дней...» При этом от Тобольска до Каурдацкого острога «ездю... зимним путем, лошадьми, 4 дни, а летним сухим путем 6 дней...». Из Тобольска до Тебендинского острожка «зимним и летним сухим путем, лошадьми – 5 дней... Острожок Ишимское устье стоит над озером; а ездю до него из Тобольска зимним путем, лошадьми, 6 дней, а летним сухим путем, лошадьми ж, ездю 10 дней...»⁸⁸. «Чертеж всей Сибири, збиранный в Тобольск по указу царя Алексея Михайловича» 1667 г. говорит, что «до Тарского городу ходу вверх реки от Тобольска 3 недели»⁸⁹. «Описание новья земли, сиречь Сибирского царства», составленное после 1683 г., называет совершенно фантастическую цифру времени путешествия от Тобольска до Тары – «зимним путем на лошадях ездю 5 дней»⁹⁰. Известно, что уже к началу XVIII в. этим сухопутным путем пользовались более регулярно. В обязанности тарских низовых татар, т. е. проживавших ниже по течению р. Иртыш от г. Тары, входило обеспечивать государевых проезжих людей лошадьми⁹¹.

б) «Роспись сибирским городам» указывает, что из г. Тобольска в г. Тару летом ездили и по другой дороге: «...летним су-

⁸⁵ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов... С. 22, 23, карта; Макареня А. А., Егорова Г. И. Дороги Тобольска и Тобольской губернии как фактор развития Сибири // Культурное наследие народов Западной Сибири: русские старожилы : III Сибирский симпозиум. – Тобольск ; Омск, 2000. – С. 182.

⁸⁶ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 57.

⁸⁷ Колесников А. Д. Сибирский тракт // Вопросы научно-методической работы над сводом памятников истории и культуры народов Сибири. – Новосибирск, 1974. – С. 96.

⁸⁸ Титов А. А. Сибирь в XVII в. : сб. старинных русских статей о Сибири и прилегающих к ней землях. – М. : Изд. Г. В. Юдина, 1890. – С. 14–16.

⁸⁹ Там же. С. 37.

⁹⁰ Там же. С. 75.

⁹¹ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири в XVIII–XIX вв. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1973. – С. 88.

хим путем, незаймуя ясачных волостей, черными лесами ездю 3 недели». Мы считаем, что в этом случае двигались на юго-восток, в стороне от р. Иртыш, до Викуловской слободы, где переправлялись через р. Ишим и затем двигались на восток вдоль р. Балаук (?), к перевозу на р. Оше, затем по ее правому берегу вниз по течению, через татарские юрты Ошинские, русские деревни Орлова, Терехина, к слободе Изюцкой (ныне – р. ц. Знаменское) и далее на восток через деревни Юрлагино, Мешкова, Петрова к г. Таре. Этот путь отражен в «Хорографической чертежной книге Сибири» С. У. Ремезова (1697–1711 гг.)⁹².

в) А. Д. Колесников считал, что вышеозначенный летний путь г. Тобольск – «черными месты» – г. Тара на последнем своем отрезке проходил немного севернее «маршрута Б»: «От р. Ишим дорога шла вдоль речки Барсук через Малиновое займище до верховий реки Аёв»⁹³.

В г. Таре все указанные дороги соединялись и уже одним маршрутом двигались далее *на восток к Чаусскому острогу, Томску и «в дальния Сибирския страны...»*⁹⁴. При выходе из Тары дорога шла на юг по левому берегу Иртыша, а затем на восток вдоль р. Тары через Бергамацкую слободу. От последних на берегах р. Тары деревень Кокшеневской и Муромцевой дорога направлялась на юго-восток к р. Оми⁹⁵. О. Н. Катионов и Ф. С. Кузнецова пишут, что от «слободы Муромцевой... дорога поворачивала через болотистые места к д. Угуйской (сейчас – Усть-Таркский район Новосибирской области), расположенной в районе оз. Угуй, а отсюда по безлюдным местам шла к Усть-Тартасскому пасу, затем вдоль берега Оми через татарские аулы, Каинский и Убинский пасы к Чаусскому острогу»⁹⁶. «Хорографическая чертежная книга Сибири» С. У. Ремезова 1701 г. позволяет уточнить отдельные отрезки маршрута. Переправа через р. Иртыш, вероятно, находилась южнее

⁹² The atlas of Siberia by Semyon Remezov / Facsimilt edition with an introduction by Leo. – S-Gravenhage : Mouton & Co, 1958. – L. 91, 92, 108.

⁹³ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 59.

⁹⁴ Чулков М. Историческое описание Российской коммерции при всех портах и границах от древних времен до ныне настоящего, и всех преимущественных узаконений по оной Государя Императора Петра Великаго и ныне благополучно царствующей государыни императрицы Екатерины Великия. – М. : Унив. тип. у Н. Новикова, 1786. – Т. VI, кн. I. – С. 523.

⁹⁵ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов ... С. 22.

⁹⁶ Катионов О. Н., Кузнецова Ф. С. Московский тракт и его эксплуатация ... С. 48.

устья р. Тары. От переправы дорога шла к д. Бернагуль, затем вдоль южного (левого) берега р. Тары через деревни Резина, Еремина к слободе Бергамацкой, деревням Абросимова, Муромцова, к волости Чертанлы и затем к оз. Угуй⁹⁷. Это был основной маршрут, от которого существовало два ответвления. Первая дорога начиналась на правом берегу р. Тары от устья р. Тунуски и юртов Сабунтеевых. Затем она шла далее по правому берегу р. Тары через волость Чои и в ее верховьях, поворачивая от Турашской волости, направлялась к югу, где последовательно пересекала верховья рек Урман, Тартас, Арзаклы, Кама, Ича, Омь и выходила к р. Карагат. От верховьев этой реки дорога шла в среднее течение р. Оби. Вторая дорога ответвлялась от основного маршрута перед д. Чертанлы, где переходила на правый берег р. Тары. Отсюда, от юртов Калмак, дорога шла на восток и снова переходила на левый берег напротив юртов Тогашевых, от которых через верховья рек Аксазык, Тартас, Кама, Ича, Омь направлялась к р. Карагат, где соединялась с предыдущим маршрутом и затем шла к р. Оби, где располагались самые восточные территории Сибирского ханства⁹⁸. Ф. С. Кузнецова применительно к XVIII в. называет участок дороги от д. Муромцево до р. Тартас Угуйским волоком, который простирался по болотистой местности на 132 версты⁹⁹.

А. Д. Колесников предполагал, что этот маршрут установился во второй половине XVII в.¹⁰⁰ В 1722 г. из г. Тобольска до г. Тары по дороге вдоль Иртыша и затем из г. Тары далее по указанному маршруту через Барабу до Чаусского острога на р. Оби проехал Д. Г. Мессершмидт¹⁰¹. «Роспись сибирским городам», составленная в 1730-е гг., указывает: «...а ходу от Тары до Томска города летним сухим путем Тарским уездом до Теренинской волости лошадей, езду 2 недели, а от Теренинской волости до Томска городу езду 2 недели ж... А гоняют в Томский город... тарские ясачные татарове». «Чертеж всей Сибири, збираный в Тобольск

⁹⁷ The atlas of Siberia by Semyon Remezov. L. 93a.

⁹⁸ *Матвеев А. В.* Притарье и северо-западная Бараба в «Хорографической чертежной книги Сибири» С. У. Ремезова 1697–1711 гг. // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Омск, 2009. – Т. 11. – С. 134, 136.

⁹⁹ *Кузнецова Ф. С.* Освоение сухопутных трактов ... С. 27.

¹⁰⁰ *Колесников А. Д.* Русское население Западной Сибири ... С. 92; Он же. Сибирский тракт. С. 97.

¹⁰¹ *Колесников А. Д., Якушина Н. Г.* [и др.]. От тропы к тракту ... С. 59.

по указу царя Алексея Михайловича» 1667 г. подтверждает эти сроки путешествия¹⁰². Э. П. Зиннер писал, что в XVII в. этот путь занимал в среднем 15 дней¹⁰³.

Путь из г. Тобольска в г. Туркестан шел по левому берегу р. Иртыш вверх по течению через г. Тару и далее на юг «до расположенного напротив Чернолуцкого острога речного загиба. Затем от р. Иртыш маршрут поворачивал на юго-запад и, пройдя по степи солидное расстояние, появлялся в верховьях р. Ишим и выходил на Туркестанскую дорогу»¹⁰⁴. Южный отрезок этого маршрута отображен на карте С. У. Ремезова «Чертеж всех с камней потоки рек имени наличия, снискательно бывалцы и уроженцы» из «Служебной чертежной книги». Здесь он от р. Иртыш в районе д. Шипицына (современный Большереченский район) идет на юго-запад к левобережным верховьям р. Камышлов, вдоль которых направляется на запад, а затем на юго-запад к верховьям р. Ишим¹⁰⁵. А. Д. Колесников также считал, что «...еще с периода Сибирского ханства вдоль Камышлова проходила одна из торговых дорог... Купцы из Средней Азии достигали верховьев Ишима, со Среднего Ишима вдоль русла Камышлова выходили на Иртыш и далее следовали в Сибирское ханство, позже – в Тобольск и Тару»¹⁰⁶. В начале XVII в. на этом маршруте в верховьях р. Камышлов у тарских служилых людей была пограничная застава¹⁰⁷.

Рассматриваемый путь на территории современных Саргатского и Большереченского районов Омской области разделялся у р. Саргатка. От нее на север один маршрут проходил по первой надпойменной террасе р. Иртыш, другой – по коренной террасе р. Иртыш к оз. Теренкуль, к р. Карасук; пересекал ее и шел дальше на северо-восток, где, вероятно, оба маршрута встречались¹⁰⁸.

¹⁰² *Титов А. А.* Сибирь в XVII в. ... С. 18, 37.

¹⁰³ *Зиннер Э. П.* Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и ученых XVIII в. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1968. – С. 108.

¹⁰⁴ *Аполлова Н. Г.* Хозяйственное освоение Прииртышья в конце XVI – первой половине XIX в. – М. : Наука, 1976. – С. 38; *Вилков О. Н.* Бухарцы и их торговля ... С. 201.

¹⁰⁵ РГБ. Рукописное отделение. Эрмитажное собрание. № 237. Л. 51 об. – 52.

¹⁰⁶ *Колесников А. Д., Полканов С. В.* [и др.] Исилькуль на Транссибирской магистрали. Очерки истории города и района. – Омск : Ред. газ. «Омский вестник», 1995. – С. 13, 17.

¹⁰⁷ Русско-монгольские отношения 1607–1636 : сб. док. – М. : Изд-во вост. лит., 1959. – С. 149.

¹⁰⁸ К сожалению, копия карты 1750-х гг. из собраний Исилькульского краеведческого музея не отражает северные участки Омского Прииртышья.

Возможно, первый маршрут проходил через д. Большие Мурлы, которая, по легендам сибирских татар, была крупным административным центром. Краевед В. С. Аношин писал о том, что именно сюда из деревень, теперь расположенных в Тарском, Муромцевском, Колосовском и Саргатском районах Омской области, татары привозили сдавать ясак и другие платежи¹⁰⁹. Если легенды имеют под собой реальную основу, то транзитный маршрут никак не мог обойти столь важный населенный пункт.

Ответвление маршрута из Средней Азии в г. Тобольск вдоль р. Камышлов отображено на карте С. У. Ремезова «Чертеж всех с камней потоки рек имени наличия, снискательно бывалцы и уроженцы» из «Служебной чертежной книги». Этот путь проходил от верховий р. Камышлов на север, напрямую к верховьям р. Оши, восточнее правых притоков р. Ишим доходил до р. Железинки и по ее левому берегу шел к переправе через р. Ишим и далее на Коркину слободу¹¹⁰.

Сухопутный караванный маршрут из г. Тобольска до оз. Ямышево и к калмыкам вдоль р. Иртыш знаком русским с начала XVII в., когда были организованы первые речные экспедиции на Ямыш-озеро за солью. Во время движения таких экспедиций часть казаков двигалась на дощаниках по Иртышу, другая часть (конные) шла по берегу¹¹¹. Источники дают информацию о регулярном использовании этого маршрута для проезда русских послов к калмыкам и китайцам в XVII в.¹¹² «Описание новья земли, сиречь Сибирского царства», составленное после 1683 г., указывает на то, что «от Тары города до улусов их черных калмыцких Бошохты хана сухим путем, на лошадях, тяжелым ходом со вьюками, пол-2 месяца». Известно, что улусы Бошохты хана калмыцкого тогда находились у оз. Заисанкуль¹¹³. В XVII – начале XVIII в. этим путем пользовались кочевники для своих набегов. Ю. Г. Недбай описал погоню тарских казаков за кочевниками в 1704 г., во время которой казаки от Тары «скорою ездою и через

¹⁰⁹ Аношин В. С. Где шумит Артынский бор. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1968 – С. 19.

¹¹⁰ РГБ. Рукописное отделение. Эрмитажное собрание. № 237. Л. 51 об.– 52.

¹¹¹ Вилков О. Н. Торговые пути из Сибири ... С. 28; Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 58.

¹¹² Русско-монгольские отношения 1636–1654 : сб. док. – М. : Гл. ред. вост. лит., 1974. – С. 90, 91, 322, 323; Русско-китайские отношения в XVII веке : материалы и документы. – М. : Наука, 1969. – Т. 1. – С. 288.

¹¹³ Титов А. А. Сибирь в XVII в. ... С. 76, 77.

реки Иртыш и Омь плавилась трижды» и дошли чуть ли не до «Ямыша-озера»¹¹⁴. На рассматриваемой территории «Соляная» дорога от Ямышево на север в города Тару и Тобольск проходила по правому берегу р. Иртыш, чуть в стороне от самой реки, вероятно, по коренной террасе, где легче было переправляться через многочисленные притоки Иртыша (реки Тугучацкая, Черлак, Омь, Картын). От р. Оми, через которую существовал перевоз, путь шел далее на север к р. Артын (Картын), далее на Карташов Яр и далее на северо-восток к Бергамацкой слободе, где выходил на рассмотренную ранее дорогу Тобольск – Иркутск, и одним с ней маршрутом направлялся на северо-запад через г. Тару в г. Тобольск¹¹⁵. От р. Оми до г. Тары продолжительность пути составляла 5 дней¹¹⁶.

Широтный путь от устья р. Оми по ее левому берегу в г. Томск через Барабинскую степь отображен на карте С. У. Ремезова¹¹⁷. Здесь он значится как «дорога И. Упорова в Томск». В XVII в. перевоз через Иртыш близ устья р. Оми контролировали калмыки¹¹⁸. Вероятно, на этой дороге в начале XVII в. были построены Барабинский и Убинский пограничные острожки, недолго просуществовавшие на опасной российско-калмыцкой границе.

Меридиональный маршрут вдоль левого берега р. Ишим отображен в «Хорографической чертежной книге Сибири» на протяжении между слободами Абацкой, Викуловской и Коркиной¹¹⁹.

О существовании пути от г. Тары на север в Нарымский острог говорит «Роспись сибирским городам и острогам» 1630-х гг.: «Да с Тары ж по вестям, посылают гонцов в Нарымский острог; а езду от Тары до Нарымсково уезду летним сухим путем, лошадми, черными лесами, 3 недели. А гоняют... в Нарымский острог тарские ясачные татарове... А зимним и водяным путем... и в Нарымский острог дорог нет...»¹²⁰

Кроме сухопутных маршрутов, передвижение людей осуществлялось и по **водному пути, который проходил от г. То-**

¹¹⁴ Недбай Ю. Г. Казачество Западной Сибири в эпоху Петра Великого. – Омск : Изд-во ОмГПУ, 1998. – С. 272.

¹¹⁵ The atlas of Siberia by Semyon Remezov. L. 95, 93a.

¹¹⁶ Недбай Ю. Г. Казачество Западной Сибири... С. 42.

¹¹⁷ The atlas of Siberia by Semyon Remezov. L. 93a.

¹¹⁸ Катанаяев Г. Е. Киргизские степи, Средняя Азия и Северный Китай в XVII и XVIII столетиях // Зап. ЗСОИРГО. – Омск, 1893. – Кн. XIV. – С. 64; Очерки истории города Омска. Дореволюционный Омск / под ред. А. П. Толочко. – Омск, 1997. – Т. 1. – С. 28.

¹¹⁹ The atlas of Siberia by Semyon Remezov. L. 108, 109.

¹²⁰ Туттов А. А. Сибирь в XVII в. ... С. 18.

больска вверх по Иртышу судами до оз. Ямышево. Уже от оз. Ямышево на конях степью отправлялись либо на запад в Туркестан, либо на юго-восток в Китай¹²¹.

Строительство Омской (1716 г.), а затем и других верхнеиртышских крепостей в первой четверти XVIII в. не увеличило количество новых дорог. В это время русские стремились обеспечить безопасное передвижение по имевшимся маршрутам. Сначала они закрепили за собой древнейший Иртышский путь, или *караванный путь в Китай и Туркестан, проходивший по берегам р. Иртыш*. В наиболее важных стратегических местах (у перевозов и на переправах) в 1716–1720-х гг. были построены крепости и форпосты Иртышской оборонительной линии¹²². В конце XVI – XVIII в. на территории Омского Прииртышья важнейшие переправы через р. Иртыш с юга на север располагались в районе урочищ Атмас (Окмас, Откмас), Черлак, Ачаир (Отчаир, Чаир), южнее устья р. Оми, на месте нынешнего поселка Берегового (бывшая д. Харино вблизи г. Омска), у устья р. Воровской, у современной д. Горная Бития, в районе Татмыцкой слободы¹²³.

Для обеспечения передвижения *от г. Тары до Омской крепости* на пути из г. Тобольска к Ямышевскому озеру в 1717 г. по приказу сибирского губернатора М. П. Гагарина в деревни, приписанные к Омской крепости – Кулачинскую, Луговую и Милетину, были переведены крестьяне из Тюменского уезда. В 1719 г. на этой дороге в пределах Омского Прииртышья, на правом берегу р. Иртыш, размещались деревни Ильина (Ильиных) на Артыне, Семена Шипицына, Епанчина (Епанчинцева). Чуть позднее были построены деревни Карташева, Качесова и Пустынная¹²⁴.

¹²¹ Вилков О. Н. Бухарцы и их торговля ... С. 201.

¹²² Горбань Н. В. Из истории строительства крепостей на юге Западной Сибири. Новоишимская линия крепостей // Вопр. географии. – 1953. – Сб. 31. – С. 206–227; Колесников А. Д. Памятники военно-оборонительного искусства Сибири // Памятники истории и архитектуры Сибири. – Новосибирск, 1986. – С. 7–22; Матвеев А. В. Переправы через р. Иртыш в свете изучения Сибирских оборонительных линий XVIII в. // Пространство культуры в археолого-этнографическом измерении. Западная Сибирь и сопредельные территории : материалы XII Зап.-Сиб. археол.-этнограф. конф. – Томск, 2001. – С. 52–54.

¹²³ Матвеев А. В. Переправы через р. Иртыш ... С. 52–54; ОГИК музей. Архив А. Ф. Палашенкова. ОМК 13450/6. Л. 367.

¹²⁴ Аполлова Н. Г. Хозяйственное освоение Прииртышья ... С. 122; Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 34.

В 1722 г. для упорядочения передвижений по *Тарско-Томскому участку Тобольско-Иркутской дороги* на ее пути в Барабе были построены Усть-Тартасский, Каинский и Убинский (вскоре перенесенный на р. Карагат) пасы с небольшими командами казаков на летнее время для охраны ясашных барабинских татар от набегов джунгарцев, перевозки почты и сопровождения экстренных курьеров, чтобы они «не мешкая проезжали и обогрев имели»¹²⁵.

Дороги в Омском Прииртышье в рассматриваемое время состояли из проезжей части (сакма, шлях), проходившей преимущественно по естественным коридорам, гатей, редких мостов через небольшие речки. Переправы через средние и крупные реки осуществлялись «перевозами», устройство и принцип действия которых в этот исторический период нам неизвестны. Зимой путь зачастую переходил с берега на лед реки.

Живописное описание дороги из г. Тобольска на восток сделал Джон Белл, участник посольства Л. В. Измайлова в Пекин. Посольство проехало по Сибири сухопутными трактами зимой 1720 г. Из описания становится ясно, что неустроенная дорога шла через русские и татарские селения, во многих местах по совершенно безлюдной местности. Лошадей меняли только в крупных населенных пунктах, таких как Тара, Томск, поэтому приходилось ехать с остановками, необходимыми для отдыха и кормления лошадей¹²⁶. При чтении этого и других подобных нелицеприятных описаний пути стоит помнить о том, что их авторы – выходцы из Европы, где качество дорог, их инфраструктура и степень заселенности территорий были выше. А в марте 1716 г. Вебер писал о Барабинской степи: «Эта страна Барнабу удобна для путешествия как в летнее, так и в зимнее время»¹²⁷.

В первой трети XVIII в. имеющиеся сухопутные маршруты использовали для передвижения курьеры, воинские команды, вольные переселенцы, торговые караваны и обозы. Русское купечество, изредка торговавшее с Китаем, также использовало для передвижения грузов сухопутные дороги.

Итак, на территории Омского Прииртышья в XVII – первой трети XVIII в. существовало значительное количество сухопутных

¹²⁵ Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта с точки зрения изучения русских говоров // Изв. Ин-та исследования Сибири (Томск). – 1921. – № 6. – С. 6–8; Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 92.

¹²⁶ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов ... С. 24.

¹²⁷ Зиннер Э. П. Сибирь в известиях ... С. 92.

путей сообщения, проходивших в различных направлениях (рис. 7). Русское население довольно успешно пыталось освоить эти по большей части древние маршруты, контролировать их узловые точки. Сибирская администрация на главных маршрутах региона начала устраивать населенные пункты, куда стали переселять группы крестьянского населения. В важнейших стратегических точках – у мест традиционных переправ через реки Иртыш и Ишим, были построены военные укрепления. Прокладку новых сухопутных путей, за редким исключением, на рассматриваемом этапе не вели. По этой причине сухопутные пути Омского Прииртышья, взятые под контроль Русским царством, оставались без изменений вплоть до 1730-х гг., когда укрепшая Российская империя обратила свой взор на обустройство своих восточных территорий.

1.5. Дорожная сеть Российской империи на территории Омского Прииртышья во второй трети XVIII – начале XIX века

Во второй трети XVIII – первой трети XIX в. система сухопутных коммуникаций Омского Прииртышья подверглась значительным изменениям. В этот период Российская империя проложила и заселила здесь новые маршруты, обустроила прежние. Указанные изменения были вызваны в первую очередь государственной необходимостью создания налаженной системы ординарной почты. Кроме того, все виды хозяйственной, административно-фискальной деятельности, личностные связи населения не могли обходиться существующими путями сообщения. По этой причине здесь и возникли дороги в самом прямом смысле этого слова. Новый этап развития сухопутных коммуникаций региона начался с выполнения нового сенатского указа 1733 г. об устройстве почт¹²⁸, что в конце концов и привело к строительству маршрутов Сибирского тракта. В результате деятельности сибирской администрации во второй трети XVIII – начале XIX в. в рассматриваемом регионе были осуществлены мероприятия по организации передвижения по следующим трактам и дорогам.

Казенный (Почтовый) тракт в 1730–1760-х гг.

При выборе направления пути для Казенного (Почтового) тракта *от Тобольска к Таре* была оставлена существовавшая до-

¹²⁸ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов ... С. 25.

рога по левому берегу р. Иртыш (вариант А). Проезжавший через г. Тару в марте 1797 г. А. Н. Радищев писал, что «едуци от Чередово (Знаменский погост) почтовая дорога идет влево на Аев реку, а другая ближайшая, по которой бывает проезд обозами, идет вдоль Иртыша большею частию через татарские селения. Сделаны для летней дороги просеки, зарастают и листья сносит водою. Для того по ней и не ездят летом»¹²⁹. Почтовые станы организовали в деревнях по р. Вагай и ее притоку р. Балахлей, оттуда на юго-восток тракт через степь проходил к Викуловской слободе, расположенной на р. Ишим, а от нее – на восток к р. Аев (вариант В). Вдоль р. Аев дорога шла к Аевской, а затем к Изюцкой слободе (позже – Знаменскому погосту), у которой выходила на маршрут старой дороги «по берегу Иртыша» (вариант А) и через деревни Бутакова, Юрлагина, Копейкина, Петрова шла до г. Тары¹³⁰.

Для организации передвижения по этому пути на берегах р. Аев в период с 1710 по 1744 г. были основаны новые деревни: Уралы, Уки, Рыбина, Решетина, Зудилова¹³¹. И. Г. Гмелин в августе 1741 г. зафиксировал на рассматриваемой дороге такие деревни, как Онаговская (или Малая Аевская слобода), Чаунино, Рыбино, Зудилово, Чернолуцкая (или Подволошная), Ачимово (или Подволошная), Калинино, Викуловская слобода¹³². Расстояние по указанному тракту г. Тобольск – г. Тара (вариант В) увеличилось до 573 верст, но тот факт, что он проходил по местности, населенной крестьянами, создавал уверенность в исправной организации почтовой гоньбы¹³³. На «Новой Генеральной карте Российской империи...» 1803 г. данный тракт попал в разряд «главные почтовые дороги, посредством коих губернские города между собою и обеими столицами имеют сообщение, а на станциях для вольнопроезжающих и имеющих на то виды, содержится известное число ло-

¹²⁹ Палашиенков А. Ф. Из прошлого Старого Московско-Сибирского тракта // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1968. – Вып. 9 (16). – С. 166.

¹³⁰ Миллер Г. Ф. Описание городов, крепостей, острогов, слобод, сел, деревень, островов, рек, речек, озер и других достопримечательностей на реке Иртыш и возле него вверх от города Тобольска // Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г. Ф. Миллера / изд. подг. А. Х. Элерт. – Новосибирск, 1996. – С. 90.

¹³¹ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 31, 33.

¹³² Зензин Е. П. Старый Московско-Сибирский тракт на территории Омской области // Вопросы охраны и использования памятников истории и культуры. – М., 1992. – С. 239–240.

¹³³ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов ... С. 27; Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи. – СПб., 1824. – С. 10.

шадей». По данным этой карты, дорога от Тобольска до Тары через Аевский волок), Аевский волок (29 верст), Зудилова подстава (30 верст), Кожнаково (?) (16 верст), Рыбина (20 верст), Баслянская (19 верст), Чаунино (около 30 верст), Аевская слобода (32 версты), Знаменская слобода (29 верст), Бутакова (18 верст), Тара (30 верст). Всего составляла 560 верст¹³⁴ (рис. 8). На «Дорожной карте Российской империи...» 1809 г. дорога от г. Тобольска до г. Тары обозначена в разряде «главные почтовые дороги» и от Орлова городища (Викуловская слобода) проходила через н. п. Базариха (23 версты)¹³⁵, Ачимова (23 версты) данный маршрут протянулся на 299 верст¹³⁶ (рис. 9).

В течение 1730–1750-х гг. основным маршрутом, по которому передвигались *от г. Тары на восток к г. Томску*, была старая дорога вдоль р. Тары через Угуйский волок. Переправа через р. Иртыш, по сведениям Г. Ф. Миллера, в 1734 г. располагалась у д. Шуева (в 47 верстах южнее г. Тары). От переправы дорога шла на восток и через 30 верст выходила к Бергамацкой слободе, стоявшей на р. Таре, от которой шла в г. Каинск через Барабинскую степь¹³⁷. Сибирская администрация проявляла особое внимание к этому участку важнейшей магистрали и еще в 1732 г. в специальной инструкции приказывала учредить форпосты и разьезды в Барабинской степи для охраны стратегической магистрали¹³⁸. И. Г. Гмелин, в 1741 г. возвращавшийся из Восточной Сибири, ехал от Усть-Тартасского форпоста на север вдоль рек Тартас и Изес и через болота до р. Тары и далее вдоль ее берега¹³⁹. Ученый описал состояние пути. Он отмечал, что дорога во многих местах была топкая и кочковатая; указывал, что на этом пути, кроме форпостов и татарских деревень, не было никаких населенных пунктов. Негде было сменить лошадей, поэтому периодически останавливались для кормления их в определенных урочищах или около татарских деревень¹⁴⁰.

¹³⁴ РГБ. КГРФ. Ко 111/І–10.

¹³⁵ В скобках указано расстояние до указанного населенного пункта от предыдущего.

¹³⁶ РГБ. КГРФ. Ко 111/VI–50.

¹³⁷ Миллер Г. Ф. Описание городов, крепостей ... С. 93.

¹³⁸ Огурцов А. Ю. Иртышская пограничная линия // Кузнецкая старина / под общ. ред. Ю. В. Ширина. – Новокузнецк, 1999. – Вып. 3. – С. 25.

¹³⁹ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 95.

¹⁴⁰ Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск, 1970. – Вып. 45. – С. 23.

Действительно, дорога через Барабу не представляла собой сколько-нибудь устроенного тракта. Из-за ее плохого состояния и отсутствия станций с ямщиками проезд здесь был трудным и долгим. Ф. С. Кузьмина, А. Д. Колесников в своих работах пишут о решительных мерах по благоустройству дороги, предпринимавшихся сибирской администрацией в 1740-е гг.¹⁴¹ Однако и этих мер было недостаточно. В 1748 г. начальник сибирских пограничных линий генерал-майор Христиан Теофил фон Киндерман, проехавший по рассматриваемому маршруту, сделал следующее замечание о его состоянии: «Из Тары через Барабу дорога весьма худа, где надлежит быть мостам и добрым гатям, того ничего не укреплено, а где и есть мосты, весьма худы без всякой укрепы. Гати только набросаны березняком и то малая часть и ничем не укреплены, что проехать на лошадях с телегами никак невозможно и верхом с великим трудом»¹⁴².

Устройство тракта было медленным по причине малочисленности населения в Барабинской степи. Неудача с переселением на Барабинский тракт ямщиков из Демьяновского и Самарского ямов привела к необходимости заселения маршрута ссыльными в счет рекрут из Европейской России. Однако ссыльных селили уже на новом маршруте Почтового тракта.

Новая дорога через Барабинскую степь.

Еще в 1755 г. прапорщику Якову Укусникову поручено было обследовать места восточнее Иртыша и наметить трассу дороги на г. Каинск в обход болотистого Угуйского волока. Укусников определил, что новую дорогу можно будет проложить от д. Артынской Подволошной (правый берег р. Иртыш, напротив Татмыцкой слободы) на восток через болота до р. Тарки – притока р. Оми и далее до Усть-Тартасского форпоста¹⁴³. В своем рапорте от 12 января 1756 г. Я. Укусников писал, что мест для «учинения поселений в Барабинской степи много около реки Оми, где годного на строение и на дрова березового лесу и пахотной земли, сенных и скотских мест имеется достаточно»¹⁴⁴. Новая дорога была намечена. Однако процесс ее заселения затянулся¹⁴⁵. В 1761 г. сибир-

¹⁴¹ Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта ... С. 22–34; Колесников А. Д. Сибирский тракт ... С. 95–113.

¹⁴² Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта ... С. 25.

¹⁴³ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 62.

¹⁴⁴ ГИАОО. Ф. I. Оп. I. Д. 46. Л. 91.

¹⁴⁵ О сюжетах, связанных с попытками сибирской администрации в 1750–1760-е гг. заселить новую дорогу через Барабинскую степь ямщиками, ссыльными и вольными переселенцами, см.: Колесников А. Д. Русское население

ский губернатор Ф. И. Соймонов писал, что «через Барабинскую степь более 600 верст, места пустые, и от Тары к Томску подводы отправляют уездные крестьяне и разночинцы с великою тягостью»¹⁴⁶. Активное использование «новой дороги через Барабинскую степь» началось после указов от 22 января и 6 августа 1762 г., 20 июня 1763 г.¹⁴⁷ На дороге было устроено 6 зимовий (почтовых станов): Буторино, Резино, Новоселово, Назарово, Хохлово, Брязгово. Обязанность выполнять почтовую гоньбу была возложена на тарских крестьян. Поскольку г. Тара находился далеко, постольку обычным стало явление, когда на почтовых станциях не было лошадей¹⁴⁸.

Долгое время заселению дороги препятствовала и прямая военная угроза нападения со стороны немирных кочевников. Только с постройкой в 1764–1765 гг. военной укрепленной линии в предгорьях Алтая, прикрывшей междуречье Оби и Иртыша с юга, открылась возможность для заселения берегов р. Оми. В 1764–1766 гг. тракт был заселен «ссылными в счет рекрут». По р. Оми в пределах Омского уезда была основана д. Еланская, в пределах Каинского уезда – деревни Усть-Тарская и Верхне-Омская. В 1769–1772 гг. более 800 ссыльных были размещены на заболоченной части тракта между Иртышом и Омью в зимовьях Копьевском и Резином, а также в деревнях Мураши и Кушаги¹⁴⁹.

На «Новой Генеральной карте Российской империи...» 1803 г. рассматриваемый тракт обозначен в разряде «главные почтовые дороги, посредством коих губернские города между собою и обеими столицами имеют сообщение, а на станциях для вольнопроезжающих и имеющих на то виды, содержится известное число лошадей». Расстояние от г. Тары до г. Каинска по новой дороге составило 344 версты¹⁵⁰. На «Дорожной карте Российской империи...» 1809 г. этот маршрут значился в разряде «главные почтовые дороги» и проходил от г. Тары на юг через н. п. Секменево, Мешкова, Артынская, затем на юго-восток через н. п. Копьево, Резино, Камышева, Мурашева, Вознесенское, Голопупова, Турумова, Покровское, Антошкино, Булатова, откуда и направлялся в Каинск посад¹⁵¹.

Западной Сибири ... С. 247–249, 259; Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта ... С. 22–34.

¹⁴⁶ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 261.

¹⁴⁷ ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XV, № 11414; Т. XVI, № 11633, 11822.

¹⁴⁸ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов ... С. 27, 29; Катюнов О. Н., Кузнецова Ф. С. Московский тракт и его эксплуатация ... С. 50.

¹⁴⁹ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 248, 268.

¹⁵⁰ РГБ. КГРФ. Ко 111 / I–10.

¹⁵¹ Там же. Ко 111 / VI–50.

Дорога от г. Тары до Омской крепости по правому берегу («жилой стороне») р. Иртыш.

Во второй четверти XVIII в. эта дорога по-прежнему проходила от г. Тары на юг по левому берегу Иртыша до Татмыцкой слободы, у которой она переходила на правый берег и шла далее на юг по правому берегу Иртыша. В 1734 г. на протяжении от Татмыцкой слободы до Омской крепости на сухопутной дороге Г. Ф. Миллер отметил следующие населенные пункты: деревни Илгина, Епанчинская, Луговая, Карташев погост, деревни Качусова, Пустынская, Бекеинская, Красноярская, Малетина, Чернолуцкая слобода, деревни Луговая, Засерина, Кулачевская-Луговая, Нагорная-Кулачевская, Березова. Г. Ф. Миллер указал и на некоторые особенности этого маршрута. Так, от Карташева погоста до Чернолуцкой слободы «дорога по воде здесь всегда короче, чем по суше, так как оба берега прорезаны многочисленными маленькими речками, и особенно много прорезов имеет восточный берег, которые нужно объезжать... Дер. Красноярская, на восточном берегу в 112½ верстах от деревни Пустынской по сухопутной дороге, однако по воде гораздо ближе... Деревня Луговая, на восточном берегу, лишь в 1 версте от слободы (имеется в виду Чернолуцкая слобода. – А. М.) по прямой сухопутной дороге, тогда как езда по воде из-за большой излучины реки к югу составляет едва ли не 20 верст»¹⁵². Расстояние от г. Тары до Омской крепости, по подсчетам Г. Ф. Миллера, составляло 277 верст¹⁵³. К 1737 г. на этом маршруте, на правом берегу р. Иртыш, появились деревни Крутиха и Серебряное¹⁵⁴. 24 сентября 1742 г. Сибирская губернская канцелярия поручила тарскому воеводе организовать систематические разъезды от Омской крепости до Тары. Однако, как отмечает А. Ю. Огурцов, регулярных разъездов наладить не удалось¹⁵⁵.

С переносом в конце XVIII в. почтовой дороги г. Тара – г. Омск на левый берег Иртыша рассматриваемый маршрут по правому иртышскому берегу потерял свой статус и уже к началу XIX в. стал дорогой местного значения. На «Новой Генеральной карте Российской империи...» 1803 г., «Дорожной карте Российской империи...» 1809 г. и других позднейших картах он не указан¹⁵⁶.

¹⁵² Миллер Г. Ф. Описание городов, крепостей ... С. 94–97.

¹⁵³ Палашенков А. Ф. Омск в описаниях путешественников, ученых, писателей XVIII и XIX веков // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1966. – Вып. 8 (15). – С. 74.

¹⁵⁴ Аполлова Н. Г. Хозяйственное освоение Прииртышья ... С. 123.

¹⁵⁵ Огурцов А. Ю. Иртышская пограничная линия ... С. 26.

¹⁵⁶ РГБ. КГРФ. Ко 111/І–10; Ко 111/VI–50.

Дорога от г. Тары до Омской крепости по левому берегу р. Иртыш («городовой», «степной стороне»).

В 1741 г., в связи с укреплением обороны российских границ от калмыков (джунгар), сибирская администрация начала осваивать левый «степной» берег Иртыша. В 1740–1747 гг. между г. Тарой и Омской крепостью были построены Воровской, Верблюжий, Битеинский, Кушайлинский, Инберенский, Ирчинский, Большерецкий форпосты, которые взяли под контроль старый караванный маршрут из Средней Азии. С конца 1760-х гг. началось заселение этого маршрута крестьянами, которые осели у Большерецкого, Кушайлинского форпостов; основали в 1775 г. деревни Ингалинскую, Карасукскую, Могильно-Старожильческую; между 1766 и 1778 гг. – деревни Черноозерную, Чистоозерную, Хохлову¹⁵⁷. При этом указанные деревни, расположенные ныне в Большереченском и Саргатском районах Омской области, были размещены по большей части на том отрезке пути, который придерживался края коренной террасы левого берега Иртыша, а не проходил по пойме и первой надпойменной террасе.

Наличие в 1760-х гг. на левом берегу Иртыша удовлетворительной дороги, использовавшейся для передвижения, подтверждает прошение тарских крестьян 1768 г. о том, чтобы «дорогу почтовую от Омской крепости к слободе Такмыцкой учредить на городской (по отношению к г. Таре) стороне Иртыша, так как эта дорога ближе и исправней»¹⁵⁸. И хотя военное командование ответило на эту просьбу отказом¹⁵⁹, уже в 1803 г. рассматриваемый маршрут значился в разряде «побочные почтовые дороги по круговому обращению и по ординарной почте. Уездные города между собой и губернскими соединяются и где на станциях имеются лошади только для письменной почты и естафетов». Протяженность пути от г. Тары до Омска по этой дороге составляла 315 верст¹⁶⁰.

Дорога от Омской крепости до Усть-Каменогорской (Линейная дорога 1716–1830-х гг.).

Регулярное использование русскими людьми этого древнего маршрута началось только в первой четверти XVIII в., после строительства на правом берегу р. Иртыш оборонительных сооружений

¹⁵⁷ *Аполлова Н. Г.* Хозяйственное освоение Прииртышья ... С. 135; Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 211.

¹⁵⁸ *Колесников А. Д.* Русское население Западной Сибири ... С. 211.

¹⁵⁹ ГИАОО. Ф. 1. Оп. 2. Д. 11. Л. 110.

¹⁶⁰ РГБ. КГРФ. Ко 111/1–10.

Иртышской линии военных укреплений. К 1720 г. русские поставили на этом пути пять крепостей: Омскую, Железинскую, Ямышевскую, Семипалатную, Усть-Каменогорскую и еще несколько укрепленных пунктов, брошенных через несколько лет¹⁶¹. В 1723 г. по этой дороге проехал капитан Иван Унковский, командированный к джунгарскому контайше. Между Омской крепостью и Железинской он встретил и перешел в августе месяце через пять речек: Чаир, Борщевку, Орловку, Ахмас и Окуневку¹⁶². О достаточной освоенности этого маршрута свидетельствует тот факт, что в 1730-е гг. жены тарских казаков, переведенных в Черлакский форпост, «ходили для сбора милостыни в Омскую крепость и крестьянские селения. Не имея возможности прокормить детей, отвозили их к родственникам в Тару»¹⁶³. В 1734 г. Г. Ф. Миллер в своем дневнике записал: «Железинская крепость... в 200 верстах по прямой сухопутной дороге от Омской крепости...»¹⁶⁴

Если еще в начале XVIII в. эта дорога существовала в виде многочисленных троп, то с 1730-х гг., после постройки между крепостями форпостов и учреждения системы разъездов, она приняла более определенный маршрут. Известно, что от Омской крепости он шел к оз. Чередовому¹⁶⁵. В 1744 г. на маршруте между Омской и Усть-Каменогорской крепостями были организованы пять станций, на которых имелись казачьи лошади для почты и проезжающих; началась казенная гоньба¹⁶⁶. В 1745 г. на указанной дороге по проекту инженера-прапорщика И. Долбилова вблизи избушек Пяторыжской, Урлитульской, Соляной Поворот, Изылбашской и Усть-Заостровской были построены небольшие военные укрепления¹⁶⁷. Ежедневные конные казачьи разъезды, организованные на линейной дороге, окончательно закрепили маршрут. В середине

¹⁶¹ Огурцов А. Ю. Иртышская пограничная линия. С. 20.

¹⁶² Катанаев Г. Е. Киргизские степи, Средняя Азия и Северный Китай в XVII и XVIII столетиях // Зап. ЗСОИРГО. – Омск, 1893. – Кн. XIV. – С. 32.

¹⁶³ Колесников А. Д. Черлак // Райцентры Омской области. – Омск, 1992. – С. 299.

¹⁶⁴ Миллер Г. Ф. Описание городов, крепостей ... С. 99.

¹⁶⁵ Палашенков А. Ф. От Омска до центра Тянь-Шанской горной системы (примечательные места) // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1964. – Вып. 6. (13). – С. 89.

¹⁶⁶ Бударин М. Е. Влияние Омска на исторические судьбы некоторых регионов Азиатской России // Россия и Восток: археология и этническая история : материалы IV Междунар. науч. конф. «Россия и Восток»: проблемы и взаимодействие. – Омск, 1997. – С. 274.

¹⁶⁷ Огурцов А. Ю. Иртышская пограничная линия. С. 29.

XVIII в., в период борьбы джунгар с Китаем, здесь проходили «по-нурые толпы разоренных калмыков». Смертность в пути среди беженцев-калмыков была большая. Дорога обозначилась могилами и этих несчастных людей¹⁶⁸. С 1764 г. сибирская администрация проводила водворение ссыльных в форпосты и станции южнее Омской крепости. Деревни основывало и крестьянское население. Так, крестьяне Беляковской слободы Краснослободского дистрикта в 1764 г. писали в прошении, что «они выбрали место на Иртыше между Черлакским форпостом и Татарским станцем в урочище Атмас в одной версте от дороги на Ямышевскую крепость»¹⁶⁹.

На «Новой Генеральной карте Российской империи...» 1803 г. рассматриваемый тракт попал в разряд «побочные почтовые дороги по круговому обращению и по ординарной почте. Уездные города между собой и губернскими соединяются и где на станциях имеются лошади только для письменной почты и естафетов»¹⁷⁰. По данным этой карты, дорога от Омской крепости до Железинской протянулась на 203 версты. На «Дорожной карте Российской империи...» 1809 г. дорога от Омска до Железинской крепости обозначена в разряде «уездные дороги» и проведена через н. п. Усть-Заостровский (28 верст), Очаирский (21½ версты), Изылбаш (36½ версты), Соляной Поворот (18 верст), форпост Черлакский (примерно 23 версты), Татарской станец (21½ версты), Юрлитимский станец (25¼ версты), Железинскую крепость (29 верст)¹⁷¹. Расстояние от г. Омска до Железинской крепости, таким образом, составляло 202¹/₆ версты.

Линейный (Петропавловский) тракт.

В 1752–1755 гг. на запад от Омской крепости вдоль Камышловских озер через р. Ишим и далее до урочища Звериная голова на р. Тобол были построены редуты и крепости Новой (Ново-Ишимской) линии¹⁷². С началом их строительства военными командами

¹⁶⁸ Палашенков А. Ф. От Омска до центра Тянь-Шанской горной системы ... С. 90.

¹⁶⁹ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 237–238.

¹⁷⁰ РГБ. КГРФ. Ко 111/І-10.

¹⁷¹ Там же. Ко 111/VI-50.

¹⁷² Горбань Н. В. Из истории строительства крепостей ... С. 206–227; Колесников А. Д. Памятники военно-оборонительного искусства Сибири. С. 7–22; Матвеев А. В. Редуты Ново-Ишимской (Горькой) линии XVIII в. на территории Исилькульского района Омской области // Словцовские чтения – 99 : тез. докл. и сообщ. науч.-практ. конф. – Тюмень, 1999. – С. 215–218; Матвеев А. В., Трофимов Ю. В. Исследования Горькой линии военных укреплений XVIII века (историография вопроса, новые проблемы, решения) // V Исторические чтения

была проложена дорога от Омской крепости на запад до Петропавловской и далее на север вдоль р. Ишим до Коркиной слободы, откуда она поворачивала на северо-запад к г. Тобольску. По этой дороге, названной Линейным трактом, ездили курьеры, возили почту¹⁷³.

Тракт от г. Омска начинался с места старого «калмыцких людей» перевоза через р. Иртыш, который располагался южнее устья р. Оми (в створе современной ул. Масленникова). От него дорога шла на северо-запад к «избушке, при которой разъездной караул», затем в том же направлении к редуту Иртышному, далее пересекала по мосту р. Камышлов и шла на запад по северной стороне Камышловского лога на всем протяжении современной Омской области через Мельничный, Дубровный, Пустоозерный редуты, крепость Покровскую, редуты Волчий, Горький, крепость Николаевскую, редуты Соленоозерный, Лосев, Первотарский¹⁷⁴ и далее в крепость Лебяжью, расположенную ныне на территории Республики Казахстан.

В 1758 г. указом генерала Шпрингера прекратилось использование этой дороги для связи Омской крепости с г. Тобольском¹⁷⁵. Однако Линейный тракт сохранил свое значение в статусе «побочные почтовые» и «уездные дороги», соединяя все укрепленные сооружения Новой линии. В 1803 г., по данным «Новой Генеральной карты Российской империи...», протяженность дороги между крепостями Омской и Покровской равнялась 79 верстам, между крепостями Покровской и Николаевской – 39 верстам, между крепостями Николаевской и Лебяжьей – 50 верстам. Всего протяженность пути между Омской и Лебяжьей крепостями в это время составляла 168 верст. На указанной карте данный тракт попал в разряд «побочные почтовые дороги по круговому обращению и по ординарной почте. Уездные города между собой и губернскими соединяются и где на станциях имеются лошади только для письменной почты и естафетов»¹⁷⁶.

памяти М. П. Грязнова : материалы Всерос. науч. конф. – Омск, 2000. – С. 77–83; Матвеев А. В., Свиридовский О. А. Ново-Ишимская (Горькая) линия военных укреплений XVIII века. (Источники, история изучения, результаты последних исследований) // Изв. ОГИК музея. – 2000. – Т. 8. – С. 75–93.

¹⁷³ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 89; Колесников А. Д., Полканов С. В. [и др.]. Исилькуль на Транссибирской магистрали ... С. 8.

¹⁷⁴ РГБ. КГРФ. Ко 22/III–20; РГА ВМФ. Ф. 3/1. Оп. 23. Д. 270. Л. 47.

¹⁷⁵ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 64.

¹⁷⁶ РГБ. КГРФ. Ко 111/I–10.

На «Дорожной карте Российской империи...» 1809 г. дорога от Омска до крепости Святого Петра обозначена в разряде «уездные дороги» и на территории современной Омской области проходила через редуты и крепости Мельничный (20¼ версты), Степной (17 верст), Курганский (около 18 верст), Покровскую (20 верст), Волчий (23 версты), Николаевскую (22 версты), Лосев (23¼ версты), Лебяжью (25 верст)¹⁷⁷. По данным этой карты, расстояние между Омской и Лебяжьей крепостями составляло 168½ версты.

Рассматриваемый маршрут представлял собой проселочную дорогу, которая проходила по первой надпойменной террасе Камышловского лога, изредка спускаясь в его пойму. Здесь, благодаря свойствам рельефа местности, не требовалось строительства каких-либо дорожных искусственных сооружений (исключение – мост через р. Камышлов в районе Мельничного редута).

Дорога через Абацкую степь (Купеческий, Коммерческий тракт).

Прокладка дороги через Абацкую степь, как в XVIII в. называли Ишимо-Иртышское лесостепное междуречье, в 1750–1760-е гг. стала возможной после строительства на юге Новой (Ново-Ишимской) линии военных укреплений. Она защитила плодородные земли и сделала возможным здесь безопасное расселение крестьян. В 1758 г. указ генерала Шпрингера прекратил использование Линейного тракта для связи Омской крепости с г. Тобольском: «...за великою кривизною оставить, а вместо оной учредить прямой тракт от Мельничного редута через степь на Абацкую слободу»¹⁷⁸. Для «изыскания прямой дороги» и определения мест для расселения крестьян в Абацкую степь был послан с командой казаков поручик Бутенёв. Он указал 17 мест для поселения крестьян и наметил трассу будущей дороги. Но, как позже отмечалось Бутенёвым, «не измерено и какое расстояние имеет быть неизвестно». Продолжать работу в 1759 г. было поручено прапорщику Я. Укусникову. Ему велено было взять пять казаков и крестьян из тех, кто ходил с Бутенёвым, пройти на лошадях от Мельничного редута до Абацкой слободы на р. Ишим. По дороге участники экспедиции должны были совершать измерения пройденного пути, определить места будущей установки верстовых столбов, описать все речки, озера и леса на расстоянии до 200 сажен от дороги. После дости-

¹⁷⁷ РГБ. КГРФ. Ко 111/VI–50.

¹⁷⁸ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 64.

жения Абацкой слободы Я. Укусникову с людьми следовало рассчитывать места постройки почтовых избушек так, чтобы расстояние от одной до другой было не более 26 и не менее 20 верст. Затем следовало направиться в обратный путь до Омской крепости, по дороге занимаясь строительством этих почтовых избушек.

Для расчистки отдельных участков дороги от леса, строительства гатей через болота и мостов через речки и буераки в этом же году сибирская администрация нарядила крестьян Абацкой и Чернолуцкой слобод. Одновременно были приняты меры по заселению вновь проложенной дороги. В 1759 г. был издан указ сибирского губернатора Ф. И. Соймонова в котором объявлялось: «...не пожелает ли кто на Абацкой степи и около проложенной новой дороги поселитца». Желавшие объявились в Тарском, Ишимском, Ялуторовском уездах, и с 1759 г. началось заселение станцев и деревень по новому тракту. Возникли станцы Замираловский, Бакшеевский, Андронкинский, Тюкалинский (в 1763 г. преобразованный в слободу), Колмаковский, Крутинский, Яманский и др.¹⁷⁹

В 1760-е гг. на дороге через Абацкую степь были организованы зимовья, однако лошадей в них не меняли на каждом перегоне. В 1771 г. по этому маршруту проехал академик П. С. Паллас и подробно описал его.

В 1803 г., по данным «Новой Генеральной карты Российской империи...», протяженность дороги между г. Ишимом (бывшая Коркина слобода) и г. Омском равнялась 526 верстам, а сама она означена в разряде «побочные почтовые дороги по круговому обращению и по ординарной почте. Уездные города между собой и губернскими соединяются и где на станциях имеются лошади только для письменной почты и естафетов»¹⁸⁰. На «Дорожной карте Российской империи...» 1809 г. маршрут от г. Омска до д. Бекишево значится как «уездная дорога», а от д. Бекишево до слободы Абацкой – как «главная почтовая дорога». На территории современной Омской области она от слободы Абацкой проходила на

¹⁷⁹ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 64. Вероятно, намеченную Бутеневым и Укусниковым дорогу провели не наобум, а по знакомому маршруту. Известно, что в 1730-е гг. охотники из крестьян нашли и пользовались более прямой дорогой из Абацкой слободы на Чернолуцкую слободу и Омскую крепость. По ней возвращались крестьяне после взвоза дощаников в Верхне-Иртышские крепости, а потом военные «важивали провиант и припасы». См.: Потанин Г. Н. Материалы для истории Сибири. – М. : Изд. Император. о-ва истории и древностей российских при Моск. ун-те, 1867. – С. 38.

¹⁸⁰ РГБ. КГРФ. Ко 111/І–10.

юго-восток через деревни Камышева (26 верст), Орловскую (25 верст), Крутую (30 верст), Колмакова (23 версты), Тюкалинскую (27 верст), Андроникова (27 верст), Бекишево (26 верст), Авлинскую (40 верст), Кулачинскую (25 верст), г. Омск (35 верст)¹⁸¹. Всего протяженность этого пути составляла 284 версты.

Ф. С. Кузнецова указывает на то, что дорога через Абацкую слободу, Тюкалу на г. Омск использовалась только военным командованием «в ее первоизданном виде»¹⁸². Низкий статус дороги («уездная дорога») по отношению к ее ответвлению, о котором мы расскажем далее, подтверждает точку зрения новосибирской исследовательницы. Действительно, новая дорога Абацкая – Тюкалинская – Мельничный редут отклонялась на юг к Омской крепости и таким образом удлиняла стратегический маршрут г. Тобольск – г. Томск, что было нежелательным. Поэтому в 1763 г. сибирская администрация поставила вахмистру Шапошникову задачу разведать местность от Тюкалинского станца на юго-восток к д. Крутой, стоящей на восточном берегу Иртыша, а через Барабинскую степь вдоль р. Оми на д. Назарову и станец Тантурский. В ходе разведки нужно было определить места для расселения прибывавших из России ссыльных в счет рекрутов и наметить новую дорогу севернее Омской крепости. Шапошников справился с поставленной перед ним задачей, и в 1764–1765 гг. в намеченных местах ссыльные основали деревни Нагибину, Баженову, Саргатскую, Крупянскую и др. в пределах Барабинской степи. Через эти деревни и прошло ответвление Сибирского тракта¹⁸³. Новая дорога сокращала расстояние от Тобольска до Томска с 600 до 400 верст, однако, как считает Ф. С. Кузнецова, трудности организации почтовой гоньбы на незаселенной трассе изысканной дороги не позволили в 1760-е гг.

¹⁸¹ РГБ. КГРФ. Ко 111/VI–50.

¹⁸² Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири (XVII – начало XX в.) : межвуз. сб. науч. тр. – Новосибирск, 1985. – С. 31.

¹⁸³ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 235; Он же. Сибирский тракт ... С. 99. Есть сведения о несколько более раннем времени проложения рассматриваемого ответвления: «В апреле 1760 г. Ишимская управительская контора сообщила генерал-майору Веймарну, что в Коркиной слободе объявлено о возможности селиться по новой дороге, проложенной по Ишимскому округу от Абацкой слободы к Мельничному редуту проектируемой линии и к почтовой избушке в устье р. Крутихи. Сразу же вызвались 4 семейства и просили разрешения перебраться туда со всем скарбом и скотом». См.: Громыко М. М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение. – Новосибирск : Наука, Сиб. отд-ние, 1965. – С. 100.

изменить направление главного почтового тракта и оставить болотистый Аевский волок¹⁸⁴. Благодаря сокращению расстояния новый тракт в XIX в. стал использоваться для перемещения коммерческих грузов и был назван Купеческим (вариант – Коммерческим). На «Дорожной карте Российской империи...» 1809 г. дорога от д. Бекишево, где она начиналась как ответвление от «дороги через Абацкую степь», до д. Копьево на западной окраине Барабинской степи, стоящей на маршруте Казенного (Почтового) тракта, шла с запада на восток через деревни Баженову (25 верст), Крупянской (27 верст), а далее на север по правому берегу Иртыша через Богданову (24 версты), Серебряную (20 верст), Пустынную (30 верст), от которой на восток направлялась к д. Копьево (28 верст)¹⁸⁵.

Дорога от Омской крепости в г. Каинск вдоль р. Оми.

Вслед за строительством Омской крепости в 1716–1717 гг. на р. Оми появились новые русские деревни – Боровая, Зотина, Похабова. После разведки прапорщика Я. Укусникова, состоявшейся в 1755 г., часть крестьян Омской слободы была переселена еще восточнее. На побережье р. Оми с запада на восток были образованы новые деревни: Зотина (Дальняя), Игнатьева, Крутореченская (Крутые Луки), Куликова, Лохтинская, Сыропятская, Таволжанская и Юрьева¹⁸⁶. Четвертая государственная ревизия (1782–1787 гг.) показала восточнее Омской крепости 11 деревень (Сыропятская, Юрьева, Куликова, Игнатова, Зотина, Дальняя и др.). Кроме омских крестьян, на Оми поселились тарские крестьяне, основавшие в 1765 г. д. Хомутинскую, а крестьяне Бергамацкой слободы заселили деревни Чинянину и Козину. В 1764–1766 гг. на этой дороге еще восточнее появились деревни, заселенные ссыльными – Нижне-Омская, Еланская; в пределах Каинского уезда – Усть-Тарская и Верхне-Омская¹⁸⁷. Большинство из указанных населенных пунктов находилось на северном (правом) берегу р. Оми, что изменило маршрут дороги. А. Ф. Палашенков утверждал, что из Омска путь проходил рядом с р. Омью, по левой стороне реки, до с. Сыропятского, дальше – по правой стороне через Куликово, Таволжанку, Локти, Нижнюю Омку, Хомутинку¹⁸⁸.

¹⁸⁴ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири ... С. 31.

¹⁸⁵ РГБ. КГРФ. Ко 111/VI–50.

¹⁸⁶ Аполлова Н. Г. Хозяйственное освоение Прииртышья ... С. 122, 131.

¹⁸⁷ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 248.

¹⁸⁸ ОГИК музей. Фонд А. Ф. Палашенкова. ОМК 13450.

За пределами современной Омской области дорога шла на восток – на Еланское, Назарова и дальше до соединения с Московско-Сибирским трактом. Впоследствии дорога несколько изменила место своего проложения. А. В. Ремизов, публикуя материалы А. Ф. Палашенкова, не совсем верно утверждает, что только у г. Каинска этот путь выходил на Московско-Сибирский тракт¹⁸⁹.

В используемых картографических материалах начала XIX в. данная дорога не значится. По всей видимости, в этот период она имела только местное значение.

Дорога от г. Тобольска до г. Тары через Викуловскую слободу вдоль р. Оши.

Этот маршрут был рассмотрен нами ранее в числе различных вариантов продвижения от г. Тобольска до г. Тары в XVII – первой трети XVIII в. (вариант Б). С середины XVIII в. параллельно этому пути русские освоили новую дорогу. Она прошла по левому (северному) берегу р. Оши и северному побережью Больших Крутинских озер, соединив построенные здесь в 1740–1747 гг. Юйский, Кутурлинский, Кумырский, Усть-Лагатский, Причелдакский форпосты Ишимской оборонительной линии¹⁹⁰. Значение новой широтной дороги сохранялось на всем протяжении XVIII–XIX вв.¹⁹¹ На «Дорожной карте Российской империи...» 1809 г., «Новой географической дорожной карте Российской империи...» 1833 г. эта дорога выделена наряду с маршрутами Московско-Сибирского, Петропавловского и Семипалатинского трактов¹⁹². В 1760-е гг., после проведения дороги через Абацкую степь, путь вдоль р. Оши был соединен с этой новой дорогой. Так, в жалобе выборного от крестьян Тюкалинской слободы Я. Сокольников от 17 марта 1766 г. на тягость подводной гоньбы им упоминаются и «повоски» «на город Тару»¹⁹³. Интенсивное использование дороги вдоль р. Оши для провоза транзитного груза началось с XIX в. Известно, что ямщики, встречая проезжих у переправы через р. Иртыш возле Татмыцкой слободы, обговаривали оплату «по плакату» за расстояние г. Тара –

¹⁸⁹ Пути-дороги Омской области: (из краеведческой копилки А. Ф. Палашенкова) / материалы подгот. А. Ремизов // Глубинка. – Омск, 1995. – Вып. 1. – С. 43.

¹⁹⁰ Колесников А. Д. Памятники военно-оборонительного искусства Сибири. С. 12–14.

¹⁹¹ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 61.

¹⁹² РГБ. КГРФ. Ко 111/VI–50; Ко 110/VIII–37.

¹⁹³ Колесников А. Д. Сибирский тракт ... С. 105.

сл. Аевская – сл. Викулова – с. Абацкое (т. е. по Казенному тракту), а везли грузы и пассажиров вдоль р. Оши на 150 верст короче и получали еще добавку за доставку на двое суток ранее¹⁹⁴.

Кроме вышеозначенных «главных» дорог, на территории Омского Прииртышья во второй трети XVIII – начале XIX в. функционировали и **другие маршруты**, упоминаемые в различных источниках.

В юго-западной части Омского Прииртышья с давних времен существовали меридиональные пути этими маршрутами кочевания киргизов. На ключевых местах пересечения этими маршрутами Камышловской долины, у редких пресных и солоноватых озер русские в 1752–1761 гг. поставили редуты и крепости Новой (Ново-Ишимской) линии. Можно предположить, что такими ключевыми пунктами были пресные озера вблизи крепостей Покровской (постройки 1752–1755 гг.), Николаевской (постройки 1760–1761 гг.), редутов Лосева (постройки 1752–1755 гг.), Мельничного (постройки 1752–1755 гг.), Курганского (постройки 1760–1761 гг.). В Николаевской крепости была создана таможенная застава.

А. Д. Колесников писал, что западнее оз. Эбейты была проложена караванная дорога в степь. «По ней прибывают азиатские товары, пригоняются стада скота, поддерживается меновая торговля»¹⁹⁵.

Г. Ф. Миллер в 1734 г. упоминал о «прямой дороге» по западному (левому) берегу р. Иртыш от Омской крепости до устья р. Солоновки в 29 верстах¹⁹⁶.

За Камышловским логом дороги из казахских степей шли далее на север. Краевед А. П. Долгушин утверждает, что такие дороги выходили к месту современного г. Тюкалинска¹⁹⁷. А. Д. Колесников писал, что «с началом строительства Новой линии между старыми форпостами и новыми крепостями устанавливается прямое сообщение, прокладываются постоянные дороги»¹⁹⁸. Мы можем лишь предположить, что эти дороги «прокладывались» по известным меридиональным маршрутам кочевников. Известно, что до XVIII в. они с обеих сторон обходили заболоченное Катайское урочище, располагавшееся на юге Абацкой степи, на террито-

¹⁹⁴ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 61.

¹⁹⁵ Колесников А. Д., Полканов С. В. [и др.]. Исилькуль на Транссибирской магистрали ... С. 14.

¹⁹⁶ Миллер Г. Ф. Описание городов, крепостей ... С. 97.

¹⁹⁷ Долгушин А. П. Тюкалинск // Райцентры Омской области. – Омск : ИПК «Омич», 1992. – С. 107.

¹⁹⁸ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 80.

рии современных Любинского, Москаленского, Исилькульского, Называевского районов Омской области. Однако во второй половине XVIII в., с началом пересыхания урочища, здесь были проложены прямые дороги. Меридиональные пути, проходившие еще дальше на север, за р. Ошу, реконструированы нами в отдельной работе и будут представлены ниже.

Древний меридиональный караванный маршрут, проложенный вдоль левого берега р. Ишим и использовавшийся до 1758 г. в нижнем его течении для сообщения Омской крепости с г. Тобольском, к началу XIX в. потерял свое межрегиональное значение. Он не отмечен ни в одном из использовавшихся выше картографических источников.

Во второй половине XVIII в. на юге левобережья р. Иртыш существовал широтный маршрут от с. Соляной Поворот (стоявшего на пути из Омской крепости в Усть-Каменогорскую) на восток. А. Ф. Палашенков со ссылкой на П. С. Палласа писал, что «название селение получило от того, что в сей стране посылаемые за солью повозки обыкновенно от Иртыша вкось в Барабинскую степь, к соленым озерам Вишневому и Карасуцкому поворачивают»¹⁹⁹.

В северной части правобережья р. Иртыш функционировали маршруты, связывавшие притоки Оби и Иртыша. Так, например, во второй половине XVIII в. по одному из них произошла миграция 9 ясашных «остяков» с верховьев р. Васюган на территорию Тарского округа, где они обосновали д. Черталы²⁰⁰.

На северо-западе Омской области между жителями бассейна р. Ишим и оз. Уватского существовали давние торговые связи, что отражено в преданиях сибирских татар²⁰¹.

Ключевой точкой на севере области было устье р. Ишим. К нему, согласно легендам, приходили из глубин таежного правобережья р. Иртыш ханты²⁰².

¹⁹⁹ Палашенков А. Ф. От Омска до центра Тянь-Шанской горной системы ... С. 92.

²⁰⁰ Мельников Б. В. Лингвистические аспекты этнографически-археологического комплекса (выявление функциональных связей базового памятника) // Археология Западной Сибири : тез. докл. – Омск, 1988. – С. 57–58.

²⁰¹ Томилов Н. А. Этническая история тюркоязычного населения Западно-Сибирской равнины в конце XVI – начале XX в. – Новосибирск : Изд-во Новосибир. ун-та, 1992. – С. 140.

²⁰² Головнев А. В. К вопросу о тюрко-угорских контактах // Этническая история тюркоязычных народов Сибири и сопредельных территорий : тез. докл. обл. науч. конф. по этнографии. – Омск, 1984. – С. 32.

Таким образом, в XVIII в. Российское государство и сибирская администрация в Омском Прииртышье проложили и заселили ряд новых маршрутов: Казенный и Купеческий тракты, тракты через Барабинскую и Абацкую степи. В других случаях были заселены старинные торговые маршруты: дорога от Омской крепости до Усть-Каменогорской, Линейный (Петропавловский) тракт, дорога от г. Омска до г. Каинска, дорога от г. Тобольска до г. Тары (вариант Б). В то же время без активного использования были оставлены прежний маршрут дороги от г. Тобольска до г. Тары (вариант А), дорога от г. Тары до г. Томска через Угуйский волок. Эти пути к началу XIX в. стали дорогами местного значения. Главным результатом вышеозначенных мероприятий явилось устройство маршрутов пути, объединившего Западную Сибирь с Зауральем и Восточной Сибирью, – Московско-Сибирского тракта. Была устроена ось, по которой проходило регулярное движение корреспонденции и представителей государственных служб на всем протяжении восточной части Российской империи. В частности, Ф. С. Кузьмина указывает на то, что на Барабинском участке тракта уже в 1780-е гг. благодаря действиям местной администрации было налажено исправное функционирование основных почтовых трактов, так что казенные грузы или почта не задерживались в пути²⁰³.

1.6. Развитие государственной дорожной сети на территории Омского Прииртышья в XIX – первой трети XX века

Новый этап развития путей сообщения на рассматриваемой территории заключался в обустройстве имевшихся здесь сухопутных дорог, оптимизации элементов, их составляющих, что привело к образованию в Омском Прииртышье в середине XIX в. полноценной транспортной системы.

Рост внутренней и внешней торговли настойчиво ставил перед правительством России задачу улучшения путей сообщения. Если сеть сухопутных дорог в стране к началу XIX в. была значительной, то техника их постройки и содержания была еще примитивна и не соответствовала потребностям растущей промышленности и торговли, а также военно-стратегическим нуждам. Вопрос ликвидации бездорожья в России являлся одним из наиболее

²⁰³ Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта ... С. 32.

вопросов русской действительности уже в дореформенный период, и в частности в первые десятилетия XIX в., в связи с чем именно в это время в области дорожного строительства и его техники произошли радикальные изменения, которые послужили основой для дальнейшего развития дорожного дела в государстве на протяжении XIX и начала XX в.²⁰⁴

В 1809 г. Экспедиция об устройении дорог в государстве, занимавшаяся вопросами строительства российских дорог, была присоединена к Департаменту водных коммуникаций²⁰⁵. По инициативе известного государственного деятеля М. М. Сперанского был разработан проект создания единого транспортного учреждения, на основе которого и было создано в конце 1809 г. Главное управление водными и сухопутными сообщениями²⁰⁶. Территория страны была разделена на 10 округов, в непосредственном ведении которых находились все работы по постройке, улучшению и содержанию путей сообщения. В первые годы своей деятельности Главное управление водными и сухопутными сообщениями вело работу по составлению и разработке разного рода планов, предложений и проектов. В 1816 г. был образован особый комитет, которому было поручено разобраться во всем многообразии этих планов. Затем Главное управление приняло в заведование государственные дороги западных губерний и приступило к строительству там шоссейных дорог. Для руководства дорожным делом в тех губерниях, где постройка и содержание дорог и мостов производились не Главным управлением путей сообщения (в число этих губерний входили и сибирские), а местными организациями, в 1817 г. был создан особый комитет, который разработал ряд правил: об общей полосе дороги, о дорожной полосе и ее элементах, об устройстве аллей и об установке верстовых столбов²⁰⁷. Эти правила были высочайше утверждены в 1819 г. Кроме того, 4 мая 1819 г. императором Александром I был подписан указ в дополнение к Правилам об устройстве дорог, определявший и основные параметры элементов сибирских дорог²⁰⁸. Однако при проведении работ по указанным документам на местах встретились затруднения, и со стороны гу-

²⁰⁴ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). – М.: Дориздат, 1951. – С. 135, 137.

²⁰⁵ ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XXX, № 23816.

²⁰⁶ Там же. № 23996.

²⁰⁷ Там же. Т. XXXIV, № 27180.

²⁰⁸ Там же. Т. XXXVI, № 27787.

бернаторов последовали возражения, которые в 1824 г. рассматривались особым комитетом. После согласований указанные правила, «на основании коих упомянутые мосты и дороги должны быть устраиваемы по губерниям самыми простыми способами и с меньшими по возможности издержками», были наконец приняты в 1831 г. Государственным советом.

В начале 1820-х гг. на территории Западной и Восточной Сибири функционировал X округ путей сообщения, разделенный на два отделения (Западное и Восточное), граница которых проходила между Тобольской и Енисейской губерниями²⁰⁹. Оба отделения были укомплектованы инженерами и офицерами строительных отрядов. Начальник сухопутных сообщений Западной Сибири находился в Тобольске, Восточной Сибири – в Иркутске. В инженерный и офицерский состав каждого отделения входили: помощник начальника в чине подполковника; два директора, один из которых находился в Тобольске, другой – в Томске – по Западному отделению; и в Иркутске и Енисейске – по Восточному отделению; один капитан и смотрители дорог²¹⁰.

На основании Правил для управления дорогами начальник сухопутных сообщений управлял вверенной ему дорогой и подчинялся лишь главному директору путей сообщения, которому представлял ежегодный отчет. Каждую осень он должен был осмотреть вверенную ему дорогу и, заметив места, требующие починки, составить поверстное расписание для представления главному директору путей сообщения к ноябрю месяца, а для вновь предполагаемых работ представить нужные планы и сметы. Если поверстное расписание утверждалось, то для каждой дороги ассигновалась сумма, которая и предоставлялась в распоряжение начальника сухопутных сообщений. Последний обязан был предоставить по каждому участку дороги соответствующую выписку для смотрителя данного участка. Смотритель закупал нужные материалы и нанимал рабочих, стараясь, чтобы в починке дороги больше участвовали поселяне, живущие в районе данных дистанций. Одной из главных обязанностей смотрителя являлся сбор сведений о своей дистанции, определение мест, где можно доставать материалы и поставщиков, на которых можно положиться. Эти сведения смотритель представлял начальнику, который, убедившись в умеренности цен

²⁰⁹ ГИАОО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 269. Л. 3–4.

²¹⁰ Там же. Л. 36.

и надежности поставщика, утверждал распоряжение смотрителя, донося о них главному директору, и если в течение 15 дней не получал особого предписания, то мог заключать контракт. На местах смотрители вели шнуровую книгу, учитывая приход и расход материалов, число работников. По окончании года начальник представлял отчет обо всех работах, проведенных в его округе²¹¹.

После упразднения в 1824 г. X округа путей сообщения начался прием дорог в ведомство Управления сухопутных сообщений Западной Сибири. Уже к 28 июня 1824 г. в Тобольское общее управление поступило донесение, что Тюменская и Тарская дороги были переданы в ведомство сухопутных сообщений²¹². В этом же году дороги до границы Томской губернии были приняты Управлением сухопутных сообщений, а для производства работ на местах была отправлена команда, состоявшая из 259 человек военно-рабочих, 3 мастеров и 6 человек рядовых путей сообщения²¹³. На устройство путей сообщения Западной Сибири в 1824 г. было отпущено 82 183 р. 51 к.²¹⁴ Но с крестьян не снималась обязанность выполнения дорожных повинностей.

Итак, в первой трети XIX в. государственное регулирование процесса строительства и содержания главных дорог, инициированное российским правительством, привело к развитию на всей территории государства системы путей сообщения. На главных дорогах, к которым в рассматриваемом регионе относились Казенный и Купеческий (Коммерческий) тракты, были проведены беспрецедентные ремонтные работы, налажено слежение за их состоянием. К середине XIX в. обычная проселочная дорога главных трактов была значительно расширена, обеспечена в надлежащих местах мостами, гатями, перевозами, дорожными знаками, гражданскими дорожными строениями и приняла вид оживленной транспортной артерии. В конце XIX – начале XX в. активный процесс переселения из западных губерний потребовал строительства новых дорог, чем успешно занималось Переселенческое управление Главного управления землеустройства и земледелия.

На протяжении XIX – начала XX в. изменилось местоположение отдельных участков главных дорог Омского Прииртышья.

²¹¹ ГИАОО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 205. Л. 28, 29.

²¹² Там же. Ф. 3. Оп. 1. Д. 365. Л. 46.

²¹³ Там же. Д. 363. Л. 22.

²¹⁴ Там же. Д. 503. Л. 38.

Ниже мы изучим эти изменения, рассмотрев главным образом картографические материалы: «Новую географическую дорожную карту Российской империи...» 1833 г.²¹⁵ (рис. 10), «Военно-дорожную карту Азиатской России...» 1895 г. с исправлениями дорог и границ к 1911 г.²¹⁶ (рис. 11, 12), карту «Омск, Томск», изданную в 1919 г., «Карту путей сообщения Азиатской России» 1921 г.²¹⁷

Казенный (Почтовый, Московско-Сибирский) тракт.

В 1833 г. на Казенном тракте, проходившем от Викуловской слободы на р. Ишим через г. Тару до д. Устарки на р. Оми в Барабе стояли: деревни Коточикова (21 верста), Ачимова (26½ версты), Аевская на волоку (29 верст), Верхаяевская (25 верст), Становка (23 версты), села Рыбино (20 верст), Фирстово (21 верста), Чаунино (23 версты), Завьялово (26 верст), Знаменское (26 верст), Бутаково (27 верст), г. Тара (31 верста), деревни Секменева (31 верста), Мешкова (24 версты), сл. Татмытская (18 верст), деревни Артынская (29½ версты), Копьево (19½ версты), Резина (21 верста), Мурашева (24 версты), Устарка (около 30 верст).

В 1911 г. на этом же маршруте от сл. Викуловской стояли: д. Коточикова (23 версты), с. Озернинское (20 верст), деревни Ачимова (5 верст), Малиновка (20 верст), Аевско-Волокская (14 верст), Верхняя Аевская (24 версты), Становская (22 версты), с. Рыбино (19 верст), деревни Фирстовская (19 верст), Чаунина (22 версты), Завьялова (26 верст), с. Знаменское (26 верст), д. Бутакова (29 верст), г. Тара (29 верст), деревни Корнеева (20 верст), Терехова (21 верста), Евгащинская (15 верст), сл. Такмытская (20 верст), д. Артынская (10 верст), с. Копьевское (29 верст), деревни Резина (21 верста), Мурашова (24 версты), Кушагова (13 верст), с. Вознесенское (30 верст).

За 78 лет на тракте появились новые поселения. Так, например, с. Озернинское, д. Малиновка заселили пустынный Аевский волок. Произошла смена некоторых мест расположения почтовых станов на участке г. Тара – сл. Татмытская. Если в 1833 г. станы между указанными пунктами располагались в двух деревнях – Секменева, Мешкова, то в начале XX в. – в трех (деревни Корнеева, Терехова, Евгащинская). Перевоз через р. Иртыш оставался на прежнем месте – у сл. Татмытской. В 1871 г., когда вдоль тракта

²¹⁵ РГБ. КГРФ. Ко 110/VIII–37.

²¹⁶ ОГИК музей. Картографический фонд. Инв. № 277.

²¹⁷ Личный архив автора.

была размещена телеграфная линия, подводный кабель с левого на правый берег Иртыша был переброшен также у с. Такмык, рядом с паромной переправой²¹⁸. На военно-топографической карте 1919 г. телеграфная линия сохранила свое местоположение вдоль Казенного тракта, однако от с. Копьево она пошла не рядом с дорогой, а напрямую на с. Еланское, рядом с выселком Покровским.

В начале XX в. Казенный тракт потерял свое значение почтовой дороги. Почтовые станции были размещены на Купеческом (Коммерческом) тракте, шедшем из г. Ишима на г. Тюкалинск и далее на г. Омск. От Омска почтовой дорогой служил Каинский тракт.

Купеческий (Коммерческий, Московско-Сибирский) тракт.

В 1833 г. на Купеческом тракте, проходившем на территории Омского Прииртышья с северо-запада на юго-восток от слободы Абацкой на р. Ишим до д. Копьево, расположенной на Казенном (Почтовом) тракте, значились: деревни Камышенская (23 версты), Орлова (25½ версты), с. Крутое (29½ версты), д. Колмакова (22½ версты), г. Тюкалинск (23½ версты), деревни Андронкина (26 верст), Бекишева (28 верст), Баженова (26 верст), с. Саргатское (23½ версты), деревни Богданова (31½ версты), Серебряная (25 верст), Пустынка (39 верст), Копьево (23 версты). При этом переправа через р. Иртыш происходила за с. Саргатским у д. Кушайлы (левый берег) напротив д. Крупянки.

К Купеческому тракту, отмеченному на карте 1833 г., относился и следующий маршрут: за с. Саргатским дорога не пересекала р. Иртыш, а шла по ее левому берегу вниз по течению до Татмытской слободы, где соединялась с Почтовым трактом. В это время за с. Саргатским следующими на пути стояли деревни Саргатка Сибирская (около 20 верст), Черноозерная (20 верст), Посельская-Могильная (35 верст), Большерецкая (23 версты), сл. Татмытская (39 верст). В начале XX в. этот последний вариант маршрута сохранился. На общем отрезке тракта от сл. Абацкой на р. Ишим до пос. Саргатского располагались: с. Камышенское (23 версты), деревни Орлова (25 верст), Ерзовка (20 верст), с. Крутинское (9 верст), д. Колмакова (22 версты), г. Тюкалинск (23 версты), с. Нагибинское (18 верст), с. Боженское (21 верста), пос. Саргатский (19 верст). От пос. Саргатского тракт шел к д. Сибирской Саргатке (18 верст), посадку Андреевскому (7 верст), далее через деревни Черноозерную (10 верст), Карасукскую (10 верст),

²¹⁸ Долгушин А. П. Сказание о Большерецье. – Омск : Ом. кн. изд-во, 1998. – С. 16.

Ингалинскую (6 верст), Могильно-Посельскую (17 верст), Больше-рецкую (24 версты) к сл. Татмытской (19 верст). В сл. Татмытской дорога выходила на Казенный тракт, который здесь переходил на правый берег Иртыша²¹⁹. Однако этот путь был длинным и неудобным. Поэтому на всем протяжении тракта от пос. Саргатского до сл. Татмытской существовали три ответвления, которые пересекали р. Иртыш у сел Крупянское, Серебрянское, Пустынное, расположенных на правом берегу Иртыша, и самостоятельно в разных местах выходили на Казенный тракт.

Самое северное ответвление Купеческого тракта начиналось от д. Могильно-Посельской и шло на восток к переправе на р. Иртыш и правобережное с. Пустынное (22 версты), с. Копьевское (26 верст). Этим путем в мае 1890 г. проехал А. П. Чехов, описавший все «прелести» весенней дороги. Именно этот маршрут выделял краевед А. П. Долгушин в качестве основной ветви тракта после 1758 г.²²⁰ На карте 1919 г. это ответвление не обозначено даже как проселочная дорога. Вероятно, к этому времени предпочитали пользоваться следующим, более южным вариантом.

Это второе ответвление начиналось от д. Черноозерной и шло по первой надпойменной террасе к переправе через р. Иртыш у современной д. Боровянки и правобережному с. Серебрянскому (23 версты). От д. Ингалинской можно было также выйти к этой переправе по прямой проселочной дороге (19 верст). От с. Серебрянского, вероятно, существовала дорога к с. Пустынному и далее к с. Копьевскому, однако на карте 1911 г. она не указана. Вместо этого известного с начала XIX в. маршрута указан другой. От с. Серебрянского «транспортная дорога» шла сразу на восток к деревням Ситникова (31 верста), Епанчина (17 верст), с. Еланскому (12 верст), где смыкалась с Каинским (Томским) трактом. Как утверждает краевед М. И. Саньков, данное направление тракта от г. Тюкалинска до с. Еланки в начале XX в. значилось как «земский тракт № 34»²²¹. На территории Омского округа в 1850-е гг. дорога через заштатный г. Тюкалинск, д. Половинкину, с. Баженовское, д. Черную, с. Черноозерное, с. Серебряное считалась маршрутом Купеческого тракта²²².

²¹⁹ См. также: *Медведев Н.* Саргатское // Райцентры Омской области. – Омск, 1992. – С. 268.

²²⁰ *Долгушин А. П.* Сказание о Большережье. С. 22.

²²¹ *Саньков М. И.* Саргатское притяжение. – Омск : Ом. кн. изд-во, 1999. – С. 49.

²²² ГИАОО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 131. Л. 50.

Третье, самое южное ответвление тракта от пос. Саргатского направлялось сразу на восток по Кушайлинской гати за д. Кушайлы к переправе через Иртыш и правобережному с. Крупянскому (10 верст). Затем «торговая» дорога шла на север по коренной террасе р. Иртыш к д. Богданова (26 верст) и с. Серебрянскому (30 верст), где выходила на ранее упомянутый маршрут.

Таким образом, в рассматриваемый период российские купцы в своем стремлении максимально сократить время перевозки и расстояние использовали в Омском Прииртышье несколько новых обустроенных маршрутов Купеческого (Коммерческого) тракта. Самым коротким из них был вновь устроенный отрезок от с. Серебрянского к с. Еланскому. Именно он был выбран в качестве основного маршрута Коммерческого тракта и отражен в картографических источниках 1919 и 1921 гг. Вероятно, остальные ответвления тракта были менее удобными для передвижения и перестали активно использоваться для транзитных перевозок. Эти же источники показывают, что на участке г. Ишим – г. Тюкалинск Коммерческий тракт являлся основной почтовой дорогой региона. Почтовые станы располагались в д. Орлова, с. Крутинском, д. Колмакова, г. Тюкалинске.

Дорога г. Омск – г. Тюкалинск (Тобольский почтовый тракт, Тюкалинский тракт).

Этот путь являл собой отрезок прежней «дороги через Абацкую степь», проложенной в 1759 г. от г. Ишима на юго-восток через Тюкалинский станец на Мельничный редут и Омскую крепость. В 1833 г. от г. Ишима через г. Тюкалинск и до д. Бекишево он проходил по одному маршруту с Коммерческим трактом. От с. Бекишево он шел к деревням Суховской (18 верст), Красноярской (20 верст), Кулачинской (18 верст), г. Омску (27½ версты). Переправа через р. Иртыш осуществлялась у д. Красноярской.

Омский историк И. А. Коновалов со ссылкой на архивные источники сообщает, что в 1840 г. омичи обращались к генерал-губернатору Западной Сибири П. Д. Горчакову с просьбой изменить направление Коммерческого тракта, шедшего через Бекишево, Сухое и Красноярское, проложив его через Бекишево, Замиралово, Воровское и редут Мельничный на г. Омск. И. А. Коновалов пишет, что «первоначально администрация оставила просьбу омичей без внимания. Только во второй половине XIX в. главный почтовый тракт был перенесен от г. Тюмени на города Ялуторовск,

Ишим и Омск»²²³. В «Ведомости о дорогах, мостах, гатях и перевозах по Омскому округу» 1853–1854 гг. маршрут «Тобольского почтового тракта от города Омска, через заштатный город Тюкалинск до границы Ишимского округа» и далее проходил через деревни Кулачью, Красноярскую, Суховскую, Бекишево, Андронкину, г. Тюкалинск, деревни Колмакову, Орлову, Камышенку²²⁴. Таким образом, можно утверждать, что уже в 1850-е гг. государственный почтовый тракт в Омском Прииртышье поменял свое месторасположение. Красноярский епископ Никодим, проезжавший по тракту в столицу, от г. Омска до д. Орлова проехал 26–27 июня 1870 г. через станции Кулачинская, Красноярская, Суховская, Бекишево, Андронкино, Тюкалинск, Колмаково, Крутая, Орлова и оставил интересные путевые заметки²²⁵.

На дорожной карте 1911 г. этот маршрут уже значится как почтовая дорога. Он проходил от г. Тюкалинска до д. Андронкина (26 верст), с. Бекишевского (28 верст), деревень Суховской (18 верст), Красноярской (22 версты). Далее дорога шла по известному маршруту в г. Омск. В это же время активно функционировал первоначальный маршрут «дороги через Абацкую степь») в виде варианта Тюкалинского тракта, который начинался в с. Бекишево и шел на д. Замиралова (30 верст), с. Любино (14 верст), пос. Мельничный (22 версты) и к переправе через р. Иртыш напротив г. Омска (21 верста).

Картография 1919 г. указывает на наличие почтовых станций по данному маршруту в следующих населенных пунктах: г. Тюкалинск, д. Андронкина, с. Бекишевское, д. Суховская, д. Красноярская, с. Кулачинское, Омск. Позднее этот маршрут в практике обывателей Омска назывался Тюкалинским трактом.

Почтовая дорога г. Тара – г. Омск.

Картографический материал отмечает функционирование этого пути в разряде «побочные почтовые дороги» в 1803 г.²²⁶ Но на карте 1809 г. он отсутствует²²⁷. В 1833 г. маршрут почтовой дороги от г. Тары до д. Саргатки Сибирской совпадал с маршрутом

²²³ Коновалов И. А. Торгово-промышленное развитие Омска в XIX в. // Изв. ОГИК музея. – 1996. – № 4. – С. 152.

²²⁴ ГИАОО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 131. Л. 49–49 об.

²²⁵ Путевые записки епископа Никодима. 1870 (От Томска до Тобольска) // Русский архив. – 1903. – № 3. – С. 390–420.

²²⁶ РГБ. КГРФ. Ко 111/І–10.

²²⁷ Там же. Ко 111/VI – 50.

Казенного тракта (от г. Тары до Татмытской слободы), а затем с маршрутом, который использовал Коммерческий тракт. За д. Саргаткой Сибирской на известном перевозе у д. Крупянской он переходил на правый берег Иртыша, откуда двигался на юг до д. Верхней Битии (31½ версты), с. Кулачинского (29 верст), где соединялся с Тюкалинским трактом и шел к г. Омску (27½ версты).

В 1911 г. рассматриваемая почтовая дорога также проходила от г. Тары до д. Саргатки Сибирской по своему старому маршруту, который она делила с Почтовым и Коммерческим тратами. Однако далее к г. Омску она не переходила через р. Иртыш у с. Крупянского, а шла на юг по левому берегу реки через деревни Бития (15 верст), Верблюжье (14 верст), Любино (26 верст). У д. Любино дорога выходила на Тюкалинский тракт и далее шла с ним по одному маршруту до п. Мельничного (22 версты) и г. Омска (21 верста), т. е. по своему первоначальному маршруту XVIII в. Чтобы несколько срезать путь, можно было за д. Верблюжье направиться к переправе через р. Иртыш напротив д. Красноярской и далее по отрезку Тюкалинского тракта через деревни Красноярскую, Кулачинскую к г. Омску.

Таким образом, к началу XX в. старинный караванный маршрут был превращен Российским государством в одну из важнейших почтовых дорог региона (тракт № 12).

Почтовая дорога г. Омск – г. Усть-Каменогорск (Семипалатинский тракт).

Этот почтовый маршрут связывал г. Омск с цепью русских поселений бывших Иртышской и Колывано-Кузнецкой военно-оборонительных линий. В 1833 г. от Омска до станицы Татарской (последнего населенного пункта на территории современной Омской области) он проходил через редут Усть-Заостровский (26 верст), форпост Ачаирский (21 верста), редуты Покровской (18 верст), Изылбашской (13 верст), Соляной Поворот (19 верст), Черлаковской (26 верст), Татарской (23 версты). В XIX в. по этому важнейшему маршруту проехали А. Гумбольдт (1829 г.), Ф. М. Достоевский (1854, 1859 гг.), П. П. Семенов-Тянь-Шанский (1857 г.), А. Э. Брем (1876 г.), Дж. Кеннан (1885 г.), В. А. Обручев (1894 г.) и другие ученые, писатели, военные деятели, оставившие нам описание этой дороги. В 1911 г. ее маршрут не изменился, он так же от г. Омска проходил через выселки Черемухово (14 верст), Устьзаостровский (14 верст), Ачаирский (21 верста), станицу Покровскую (18 верст), выселки Изылбашский (17 верст), Соляной (18 верст),

Елизаветский (12 верст), станицу Черлаковскую (14 верст), выселки Атмасский (12 верст), Татарский (14 верст). В 1919 г. почтовыми станциями на этом пути были пос. Ачаирский, д. Покровская, поселки Изылбашской, Соляной, станица Черлаковская, пос. Татарский. Приуроченность дороги к поселкам сибирских казаков, расположенным на краю левобережной коренной террасы р. Иртыш, и определила неизменность расположения проезжей части.

Дж. Кеннан, проезжавший по тракту в 1885 г., отмечал его хорошее состояние по отношению к дороге от Тобольска до Омска: «Дорога на всем протяжении от Омска до Семипалатинска была твердая и сухая и такая ровная, что мы почти не ощущали тряски»²²⁸. На наш взгляд, такое хорошее состояние тракта определялось расположением его в отличном типе ландшафта, который в меньшей степени подвергал тракт разрушению.

Дорожная карта 1919 г. отражает большое число дорог из степи на левом берегу Иртыша, ориентированных на вышеозначенные правобережные казачьи поселки. Следует отметить и дороги от станицы Черлаковской, поселков Большой Атмасский, Малый Атмасский, направленные на северо-восток к Чановским озерам, проходившие через переселенческие деревни.

Петропавловский тракт.

В первой трети XIX в. на территории Омского Прииртышья существовало два почтовых маршрута – Петропавловский и Каинский (Томский) тракты, которые в начале XX в. были понижены в статусе и значились на Военно-дорожной карте 1911 г. как «транспортные» дороги.

В 1833 г. от г. Омска на запад до крепости Лебяжьей (первого населенного пункта на тракте за территорией современной Омской области) он проходил по прежнему маршруту Линейного тракта через редуты Мельничный (22 версты), Степной (12½ версты), Курганский (20 верст), крепость Покровскую (20½ версты), редут Волчий (21½ версты), крепость Николаевскую (23 версты), редуты Солоозерный (13 верст), Лосев (13 верст), крепость Лебяжий (22 версты). В 1911 г. на тракте от г. Омска значились: выселки Мельничный (21 верста), Степной (13 верст), Курганский (19 верст), Покровский (20 верст), Волчий (21 верста), станица Николаевская (20 верст), выс. Солоозерный (14 верст), Лосев (14 верст), Лебяжий

²²⁸ Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). – СПб. : Русско-балтийский информ. центр БЛИЦ, 1999. – Т. 1. – С. 177.

(22 версты). В обоих случаях перевоз через Иртыш осуществлялся в районе Омска, где на правом берегу существовала ул. Перевозная.

Изменения дорожной сети в районе Петропавловского тракта произошли под влиянием проложенной в 1895 г. вдоль него Сибирской железнодорожной линии. На пересечении тракта и железной дороги возникли станции Мариановка, Кочубаева (позднее – Москаленки). А к станции Исиль-Куль, которая в 1895–1911 гг. была важнейшим торговым центром для окружающих крестьянских селений, располагавшихся в пределах современных Называевского и Исилькульского районов, была проложена грунтовая дорога от самого г. Тюкалинска. Эта дорога шла мимо деревень Налимово, Лебедки, Ерасовка²²⁹. К другим станциям на железной дороге также потянулись «подъездные пути».

Томский (Каинский, Иркутский) почтовый тракт.

С 1825 г. от г. Омска прежняя дорога на восток до городов Каинска и Томска проходила по правому берегу р. Оми через деревни Сыропятскую (34 версты), Юрьеву (28½ версты), Куликову (18 верст), Таволжанскую (21 верста), Локтинскую (22½ версты), Нижне-Омскую (25 верст), Хомутинскую (17 верст), Еланское (17 верст), Устарку (33½ версты), где соединялась с Почтовым (Казенным) трактом, который шел далее на с. Вознесенское.

Картографические источники первой трети XX в. фиксируют уже другой маршрут этой дороги. От г. Омска она шла по левому берегу р. Оми до с. Сыропятского (34 версты), где через государственную паромную переправу переходила на правый берег реки. От с. Сыропятского тракт шел на с. Юрьево (28 верст), д. Кабурлинскую (35 верст), Нижне-Омскую (20 верст), Хомутинскую (17 верст), Еланское (?). Таким образом, от прежнего маршрута был оставлен участок на протяжении между с. Сыропятским и д. Нижне-Омской. Изменение месторасположения дороги произошло между 1856 и 1870 гг., поскольку прежний маршрут тракта еще фиксирует Ведомость о дорогах, мостах, гатях и перевозах по Омскому округу 1853–1854 гг.²³⁰, а также путевой дневник П. П. Семенова-Тянь-Шанского, путешествовавшего в Барнаул из Омска в июне 1856 г. Второй маршрут Каинского тракта описали в своих путевых записках в июне 1870 г. красноярский епископ

²²⁹ Куроедов М. В. История Называевского района. – Омск : Изд-во ОГИК музея, 1998. – С. 20.

²³⁰ ГИАОО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 131. Л. 49 об. – 50.

Никодим²³¹, в июне 1885 г. путешественник П. Степанов. Однако и в конце XIX – начале XX в. первоначальный маршрут тракта от с. Юрьево до с. Куликово (19 верст), д. Таволжанки (21 верста), с. Локтинского (22 версты), д. Нижне-Омской (23 верс-ты) сохранил свое значение в качестве проселочной, а затем уездной дороги, поскольку проходил параллельно линии Сибирской железной дороги и соединял ориентированные на нее села и деревни.

Архивные документы 1853 г. отмечают тот факт, что Каинский тракт назывался Иркутским почтовым трактом²³². Дорожные карты начала XX в. фиксируют рассматриваемую дорогу как основной почтовый тракт от г. Омска до г. Каинска и далее на восток. Почтовые станы на территории современной Омской области были расположены в деревнях Сыропятское, Юрьево, Кабурлинской, Нижне-Омской, Хомутинской.

Еще большее понижение в статусе постигло проезжую **почтовую дорогу**, проложенную еще в XVIII в. **вдоль р. Оши** от д. Орлова (расположенной на Купеческом тракте) до г. Тары. В начале XX в. эта дорога значилась как «проселочная». Маршрут существенно не менял своего расположения. В 1833 г. от д. Орлова он проходил через деревни Ничкова (19 верст), Горькую (18 верст), Карасутскую (?), Колкульскую (22 версты), Солдатскую (29 верст), Кутурлинскую (22 версты), Таскалинскую (13½ версты), Строкина (22 версты), Колосова (16 верст), Корсино (24½ версты), Булошева (27 верст), г. Тару (34½ версты). В 1911 г. проселочная дорога от д. Орлова проходила через деревни Нички (22 версты), Шипуново (16 верст), Карасукское (17 верст), Усть-Логатскую (12 верст), Кумыра (22 версты), Солдатское (19 верст), с. Кутырлы (23 версты), деревни Тоскотлинскую (15 верст), Крайчикова (10 верст), села Строкинское (15 верст), Нж. Колосовское (14 верст), деревни Корсина (23 версты), Любимова (18 верст), г. Тару (30 верст). В 1833 г. дорога переходила с правого берега р. Оши на левый у д. Корсино. В 1911 г. – у д. Строкино. В начале XX в. дорога сворачивала к г. Таре не от д. Балашева, а за 12 верст до нее от д. Любимова. От д. Балашева был проложен отрезок к д. Корнеева на Казенном тракте (16 верст).

Дорожная карта 1911 г. дает представление о том, где проходила дорога, соединявшая Коммерческий тракт с «Ошской доро-

²³¹ Путевые записки епископа Никодима ... С. 403–405. Епископ Никодим на почтовых ямщиках преодолел расстояние от д. Хомутинской до г. Омска 25 июня 1870 г. за 15 часов.

²³² ГИАОО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 131. Л. 49 об.

гой». Она шла от г. Тюкалинска через д. Кошкульскую (12 верст), села Кобырдак (8 верст) и Солдатское (16 верст). Выход на «Ошскую дорогу» происходил за 10 верст до с. Старосолдатского. На карте 1919 г. этот отрезок не отображен. На «Карте путей сообщения Азиатской России» 1921 г. нет ни дороги вдоль р. Оши, ни соединительной ветки между ней и Коммерческим трактом.

Мы перечислили основные пути сообщения Омского Прииртышья XIX – начала XX в. Картографические источники 1833 г. не отображают других, кроме вышеозначенных, «почтовых проезжих дорог». Маршрутная карта 1848 г. в юго-восточной части Омского Прииртышья показывает нам **маршрут, проложенный на юго-восток от д. Таволжанской** (расположенной на Каинском тракте) к с. Юдинскому, размещенному южнее у Юдинского озера Чановской системы озер (современная Новосибирская область). От д. Таволжанской он шел через деревни Оконешникова (37 верст), Язовскую (24½ версты), Аксенова (21½ версты), Тохчинскую (25 верст), Чаячью (19½ версты), с. Юдинское (25 верст). От с. Юдинского существовала еще одна ветка на север к д. Еланское – месту соединения Каинского и одного из маршрутов Коммерческого тракта. Дорога шла через деревни Кулундинскую (30 верст), Казаткульскую (27 верст), Козлова (29 верст), Чинявина (29 верст), с. Еланское (21 верста). Переправа через р. Омь осуществлялась у д. Чинявина.

Картографические источники начала XX в. отразили некоторое изменение маршрутов дорог в юго-восточной части Омского Прииртышья. Основная дорожная магистраль также шла от д. Таволжанки на юго-восток. Однако она оставила в стороне д. Оконешникова и шла через выс. Кабаний (31 верста), деревни Новотроицкую (25 верст), Язовскую (?), где разделялась на две ветки. Одна ветка поворачивала на восток и шла через деревни Аксенова (19 верст), Баранова (19 верст), Кулундинскую (25 верст). От Кулундинской она шла уже к с. Юдинскому (30 верст). От Кулундинской существовали дороги вдоль северного берега оз. Чаны через деревни Кошкульскую, Блюдцы и т. д., а также обратная дорога к р. Оми через деревни Казаткульскую (26 верст), Козловскую (30 верст), Чинявина (32 версты), Еланское (21 верста), т. е. знакомым маршрутом. Вторая ветка поворачивала в сторону казачьих поселков на р. Иртыш и шла через д. Крестики (17 верст), где также разделялась на два направления. Первое шло к выс. Изылбашскому (43 версты), второе – к выс. Атмасскому (53 версты). Между деревнями Новотроицкой и Казаткульской, расположенными

напротив друг друга по двум веткам дорог от р. Оми к Чановским озерам, была прямая дорога длиной 23 версты. Ключевыми точками сети дорог в этой части региона были деревни Новотроицкая, Язовская, Андреевка, Казаткульская и д. Кулундинская, через которую впоследствии была проведена еще и ветвь железной дороги от станции Татарской.

В юго-западной части Омского Прииртышья в XIX – первой трети XX в. функционировали два важнейших маршрута, связавших этот регион с районами Степного края: дорога г. Омск – г. Акмолинск (562 версты) и дорога г. Омск – г. Кокчетав (334 версты).

Дорога г. Омск – г. Акмолинск в 1919 г. значилась в разряде «транспортные дороги» и от г. Омска проходила через выс. Черемухово (14 верст), переправлялась через паром на р. Иртыш и шла на юго-запад к оз. Балакты-Куль (13 верст), колодцам Узен-чилик (24 версты), Шарбакты (28 верст), урочищам Кара-Терек (28 верст), Тюре-Чилик (24 версты), логу Анач-Кара-Су (30 верст), р. Кокпекты (42 версты), р. Селеты (32 версты), колодцу Джар-Кудук (33 версты), р. Селеты (23 версты), р. Селеты (40 верст), р. Селеты (35 верст), урочищу Майдан (40 верст), р. Кунянды-Узек (26 верст), г. Акмолинску (30 верст). По этому пути в 1898 г. для обследования озер Акмолинской области проехала экспедиция ЗСОИРГО. Экспедиция не зафиксировала здесь ни одного постоянного населенного пункта²³³. Только в самом конце XIX – начале XX в. Переселенческое управление Главного управления землеустройства и земледелия изыскало, спланировало и разместило на рассматриваемом пути новые населенные пункты: деревни Любомирку, Ясную Полянку, выс. Павлоградский, деревни Белоусова, Степанова. Дорога Омск – Акмолинск продолжала иметь важное значение и в 1920-е гг. Она отображена на «Карте путей сообщения Азиатской России» 1921 г.

В XIX в. **дорога г. Омск – г. Кокчетав** в Омске пересекала р. Иртыш и направлялась к Кокчетаву через урочище Баян (38 верст), оз. Джалтырь (32 версты), урочища Джар-Куль (28 верст), Семис-Балык (28 верст), озера Кадах (16 верст), Аллуа (16 верст), Кош-Куль (35 верст), Чункур-Куль (26 верст), Джан-Мурза (35 верст), урочище Машек (28 верст), оз. Бай-Джигит (26 верст), г. Кокчетав (26 верст). К 1919 г. на этом маршруте зна-

²³³ Маршрут движения исследовательского отряда был отображен участником экспедиции П. Игнатовым на специальной карте. См.: ОГИК музей. Картографический фонд. № 628.

чилились переселенческие деревни Михайловка, Боголюбовка, выс. Борисовский, д. Полтавка. Как важнейший маршрут региона дорога перестала существовать в 1920-е гг. На «Карте путей сообщения Азиатской России» 1921 г. протяжение тракта сохранено только на участке г. Омск – д. Полтавка.

В XIX в. вся юго-западная степная часть Омского Прииртышья была опутана сетью больших и малых степных дорог, они в достаточной степени отображены в картографических источниках. Стоит заметить, что относительно свободное их направление, фиксируемое только по местам расположения колодцев, урочищ и озер, в конце XIX – первой трети XX в. было зафиксировано расположившимися здесь населенными пунктами русских, украинских, немецких переселенцев. Затем из имевшихся в наличии маршрутов были актуализированы те, которые вели ранее к поселкам и станицам Сибирского казачьего войска, расположенным на Петропавловском тракте. В конце XIX – первой трети XX в. эти маршруты активно использовались населением для движения в сторону станций Сибирской железной дороги и г. Омска.

Севернее Камышловского лога в **Ишимской (ранее – Абацкой) степи** в конце XIX в. функционировала важная проселочная дорога, соединившая населенные пункты, расположенные в междуречье Камышловского лога и р. Оши. Дорога от г. Омска шла одним маршрутом с Петропавловским трактом до станции Мариановской, расположенной на пересечении тракта с Сибирской железной дорогой (около 45 верст). От станции путь уходил на северо-запад через деревни Шуваева (36 верст), Драгунскую (13 верст), Жернова (19 верст), Рыбью (21 верста), с. Бол. Песчаное (14 верст), д. Чищаева (16 верст), с. Сладковское (19 верст), д. Куртал (28 верст), д. Н. Покровскую (38 верст) к с. Ларихинскому (13 верст), расположенному на почтовом тракте Петропавловск – Ишим. Здесь дорога сливалась с означенным трактом и шла вместе с ним через д. Гагарскую (28 верст) в г. Ишим (12 верст). В начале XX в. жители указанных населенных пунктов оказались в выигрышном положении, поскольку параллельно рассматриваемой дороге прошла ветка Сибирской железной дороги, к которой сразу же были организованы подъездные пути.

В северо-западной части Омского Прииртышья в конце XIX в. стали актуальными два древних маршрута. От **слободы Викуловской на север по левому берегу р. Ишим до с. Усть-Ишимского** прошла «транспортная дорога» через деревни Малышева (15 верст), Одина (около 5 верст), с. Каргалинское (15 верст),

д. Красноярскую (20 верст), д. Колпакова (20 верст), с. Слободчиковское (20 верст), д. Тюрмитяжскую (18 верст), с. Усть-Ишимское (15 верст).

Другим важным путем региона стала древняя **дорога вдоль левого берега р. Иртыш от г. Тары в г. Тобольск** (вариант А). На территории современной Омской области она проходила через деревни Бутакову (27 верст), Тайчинскую (27 верст), Бакшееву (17 верст), Ташатканскую (20 верст), Байбахтинскую (27 верст), с. Теверис (15 верст), д. Петрову (20 верст), юрты Куларовския (15 верст), д. Усть-Минское (8 верст), д. Ильчибагинскую (18 верст), юрты Космаковския (около 3 верст), д. Ебаргульскую (15 верст), с. Усть-Ишимское (15 верст), д. Новую (20 верст), юрты Тебендинския (около 14 верст), с. Загваздинское (31 верста), юрты Катангульския (35 верст).

Таким образом, в XIX – начале XX в. были относительно плотно заселены все основные сухопутные коммуникации, проходившие в Омском Прииртышье. Преимущество расположения населенных пунктов у дорог было оценено сибирским крестьянином во второй половине XIX в., когда по трактам пошли многочисленные торговые обозы, увеличилось количество путешествующих частных лиц²³⁴. Сибирская железная дорога была проведена рядом с известными гужевыми трактами (Петропавловским, Каинским) по наиболее удобным участкам ландшафта. Поэтому в южной и западной частях Омского Прииртышья в конце XIX – начале XX в. появление новых дорог было связано с организацией подъездных путей к станциям железной дороги. Именно на эти станции стало ориентироваться население деревень в своей торгово-промышленной деятельности. Для остальных частей региона большого изменения маршрутов не произошло. Грунтовые дороги продолжали быть необходимыми как для местных, так и для транзитных перевозок.

Сеть сухопутных коммуникаций сложилась в Омском Прииртышье задолго до рассматриваемого нами периода. Расположение ее отрезков было обусловлено природно-географическими, и прежде всего ландшафтными, особенностями региона. На каждой из равнин Омского Прииртышья имелись свои оптимальные участки для передвижения. Осевое меридиональное положение, которое занимала в регионе долина Иртыша, предопределило процессы ее активного использования для сухопутных коммуникаций населе-

²³⁴ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири ... С. 197.

ния Западной Сибири и Казахстана. Следы этих коммуникаций были зафиксированы нами в виде артефактов, обнаруженных в культурных слоях археологических памятников раннего и развитого Средневековья. Возникновение в Западной Сибири тюркотатарских государственных образований, а в особенности – Сибирского ханства, определило начало процесса государственного обустройства сухопутных коммуникаций Омского Прииртышья. В сибирских летописях сохранились сведения о наличии в Сибирском ханстве целого ряда элементов системы сухопутных коммуникаций: проезжей части, колесного транспорта, дорожных искусственных сооружений (гатей, перевозов). В Сибирском ханстве была устроена система государственных перевозок.

Процесс государственного дорожного строительства был прерван завоеванием территории Западной Сибири Русским царством. До конца первой трети XVIII в. Россия не вела в Омском Прииртышье работ по устройству дорог, а медленно закрепляла за собой существовавшие сухопутные маршруты. Российское дорожное строительство началось в регионе после сенатского указа 1733 г. об обустройстве в Сибири почт²³⁵. Его реализация привела к строительству маршрутов Московско-Сибирского тракта. В Омском Прииртышье появились обустроенные дороги, прошедшие в новых направлениях (прежде всего с северо-запада на юго-восток), определенных географическим расположением Российской империи.

В XIX – первой трети XX в. происходил процесс возникновения новых дорог, оптимизации маршрутов прежних дорог. Государственный сектор путей сообщения пополнился за счет дорог, организованных Переселенческим управлением Главного управления землеустройства и земледелия. Кроме государства, активным участником обустройства новых маршрутов стало российское купечество. Благодаря ему в Омском Прииртышье активно функционировали несколько маршрутов Коммерческого тракта. Транссибирская железнодорожная магистраль, прошедшая через регион в конце XIX – начале XX в., определила возникновение нового вида дорог – подъездных путей к станциям железной дороги. Главные грунтовые дороги Омского Прииртышья продолжали быть необходимыми как для местных, так и для транзитных перевозок, что, например, случилось в годы Русско-японской войны, когда Транссиб не справлялся с задачами переброски грузов на восток.

²³⁵ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов ... С. 25.

Глава 2

УСТРОЙСТВО ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ СУХОПУТНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ОМСКОГО ПРИИРТЫШЬЯ

Источниками для написания этой части монографии стали архивные, этнографические и археологические материалы, рассказывающие об устройстве элементов системы дорог Омского Прииртышья. Хронологическая глубина этих материалов позволила проследить устройство пяти элементов (естественные коридоры, дорожные искусственные сооружения, обстановка дороги, проезжая часть и земляное полотно) в XVIII – первой трети XX в. В ряде случаев удалось осветить устройство элементов системы дорог региона более ранних исторических периодов.

2.1. Естественные коридоры

Естественные коридоры – участки микрорельефа, позволяющие человеку преодолевать естественные препятствия в виде рек, горных хребтов, болот без возведения искусственных сооружений; расположены на наиболее энергетически ценных для передвижения участках ландшафта.

Ранее мы указывали, что для каждого вида ландшафта существовали и существуют наиболее энергетически ценные маршруты. На степной равнине с нерасчлененным рельефом наиболее выгодной трассой будет прямая линия. Однако даже в подобном случае «...линия движения представляет собой синусоиду с амплитудой 1–2 % расстояния до объекта. Еще более искривится трасса, если с начального пункта не виден конечный»¹. В Омском Прииртышье такой равниной с нерасчлененным рельефом является Северо-Казахстанская равнина левобережья р. Иртыш.

На пересеченной равнине в степной и лесостепной зонах энергетически наиболее выгодными являются трассы, проходящие по водоразделам рек. Такие трассы обладают рядом других существенных преимуществ: там нет спусков и подъемов, болотистых

¹ Шилик К. К. Влияние природных условий на выбор трасс древних транспортных путей // Взаимодействие общества и природы в процессе общественной эволюции. – М., 1981. – С. 179–180.

участков и многочисленных переправ, обеспечен хороший обзор, дорога быстро сохнет после дождя, всегда можно было найти пастбище для тягла, воду и дрова. В сочетании с бродами и переправами водоразделы образуют густую и хорошо разветвленную сеть². В Омском Прииртышье такого типа ландшафт представлен Ишимской равниной левобережья Иртыша, Западно-Барабинской равниной правобережья Иртыша.

На равнине в лесной зоне удобнее было прокладывать пути вдоль речных долин, поскольку в междуречьях там встречаются верховые водораздельные болота, и, кроме того, междуречья, как правило, покрыты зарослями, затрудняющими ориентирование. Передвижение по коренной террасе обоих берегов рек позволяет легко держать нужное направление и оптимальную скорость³. Эти правила трассирования выполнялись населением на территории Тара-Туйской равнины правобережья Иртыша и Нижнеиртышской равнины левобережья Иртыша.

Особое осевое положение р. Иртыш в регионе сделало ее побережье оптимальным, энергетически выгодным маршрутом для всех ландшафтных зон. Естественным коридором вдоль нее являлись коренная и первая надпойменная террасы. Последняя удачно располагается между рекой и подтеррасными болотами.

К перечисленным наиболее энергетически ценным участкам ландшафта добавим броды, гривы, террасы рек и озер, спуски с террасы в пойму, проходы через водоразделы и получим практически не меняющуюся во времени потенциальную сухопутную транспортную сеть, различные участки которой могли использоваться в разные исторические эпохи с разной интенсивностью⁴. Относительно ограниченное количество этих естественных коридоров, традиционно используемых населением для передвижения, подтверждается археологическими и этнографическими материалами. Например, рассмотрим такой вид естественного коридора, как спуск с террасы в пойму, так необходимый для организации переправ через реку. На правобережье Иртыша от д. Сеткуловки

² Шилик К. К. Влияние природных условий ... С. 179.

³ Мельников Б. В., Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Пути и возможности миграций в условиях таежной зоны // Экспериментальная археология. – Тольськ, 1992. – Вып. 2. – С. 112; Шилик К. К. О реконструкции древних транспортных путей // Основные проблемы исторической географии России на современном этапе : тез. докл. и сообщ. II Всесоюз. конф. по ист. географии. – М., 1980. – С. 179.

⁴ Шилик К. К. О реконструкции ... С. 180.

(Муромцевский район) до д. Усть-Тары (Тарский район) переход из поймы на коренную террасу затруднен из-за находящихся под террасой болот и возможен только в 2–3 местах⁵. М. Ю. Здор, исследовавший этот район, пишет: «Коренная терраса имеет высоту до 20 м и покрыта хвойной растительностью, особенно ее край (ленточные боры), и пригодна для ведения охотничьего хозяйства. Самыми большими ее недостатками являются почти полное отсутствие выходов в пойму и доступных источников питьевой воды. В настоящее время активно используются 4 спуска с террасы в пойму: 2 – у д. Танатово (дороги Танатово – Окунево и Танатово – Бергамак), у д. Сеткуловка (дорога Сеткуловка – Артын, идущая по террасе) и д. Артын (дорога Артын – Сеткуловка, идущая по пойме). Древность нами упомянутых дорог подтверждается и наличием памятников возле деревень Танатово и Сеткуловка (неолит – XIX в. н. э.). Видимо, в древности в районе Артына существовал выход с террасы в пойму, но он был не в районе самой деревни, а чуть ниже»⁶.

Еще один пример. Хорошо известны такие естественные коридоры, как водораздельные переходы, на равнине в лесной зоне Обь-Иртышья. Они определяли широтные маршруты передвижения населения двух регионов на протяжении длительного времени. Количество их изначально было ограничено ландшафтными особенностями (верховые водораздельные болота, высокий травостой). Несмотря на широкие исследовательские работы геологов, геодезистов, землеустроителей, начиная с XIX в. не было выявлено ни одной дороги, неизвестной местному населению. Привлечение комплекса этнографических, картографических, топонимических источников позволило омским археологам Б. В. Мельникову, С. Ф. Татаурову и С. С. Тихонову выявить эти маршруты и провести их археологическое исследование, которое подтвердило наличие в непосредственной близости от этих дорог памятников позднего Средневековья – Нового времени⁷.

На традиционное использование террас рек Иртыш, Тара, водоразделов рек Тары – Уя для передвижения древним и средне-

⁵ Мельников Б. В., Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Пути и возможности миграций ... С. 105.

⁶ Здор М. Ю. Природно-географические условия в пойме правого берега р. Иртыш от д. Артын до д. Танатово // Интеграция археологических и этнографических исследований : материалы IV Всерос. науч. семинара, посвящ. 60-летию со дня рождения В. И. Васильева. – Новосибирск ; Омск, 1996. – С. 73–74.

⁷ Мельников Б. В., Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Пути и возможности миграций ... С. 108–111.

вековым населением региона указал С. Ф. Татауров, реконструировавший в низовьях р. Тары шесть древних маршрутов⁸.

В XVIII–XIX вв. при устройстве отдельных участков Купеческого тракта в расчет места его проложения обязательным образом входило следующее условие. На 100 сажень колков леса должно было приходиться 60–100 сажень чистого поля с одиночными деревьями. Это избавляло от излишней раскорчевки леса при строительстве⁹. Так слабая залесенность оказывала влияние на трассирование дорог и определяла естественный коридор.

Таким образом, большая часть сухопутных дорог Омского Прииртышья, как, впрочем, и любого другого участка суши нашей планеты, размещалась на наиболее энергетически ценных для передвижения участках ландшафта, и даже при полной и быстрой смене населения новые жители «находили» старые трассы, соединяющие различные пункты, и пользовались именно ими¹⁰. Естественные коридоры как элементы микрорельефа входили неизменной составляющей в эти энергетически ценные маршруты. Их использование являлось на протяжении длительного времени традиционным.

2.2. Дорожные искусственные сооружения

Использование для передвижения естественных коридоров было возможным не всегда. И тогда перед населением вставала задача организации дорожных искусственных сооружений. Препятствиями на Ишимской и Западно-Барабинской равнинах лесостепной зоны Омского Прииртышья являлись реки, болота, овраги. В лесной зоне, на Тара-Туйской и Нижнеиртышской равнинах, к этим препятствиям добавлялись лесные массивы. Актуальность дорожных искусственных сооружений особенно проявилась с начала использования населением колесного и санного транспорта. Поэтому люди издревле умели строить простые дорожные ис-

⁸ *Татауров С. Ф.* Заселение и хозяйственное освоение низовьев Тары по данным археологии и этнографии : дис. ... канд. ист. наук. – Омск, 1996. – С. 43–52; *Корусенко М. А., Татауров С. Ф.* Система земле- и природопользования у населения низовьев Тары в XIX – начале XX в. // *Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума.* – Новосибирск, 1997. – Т. 2. – С. 145–154.

⁹ *Колесников А. Д.* Краеведы о сибирском тракте // *Сельская трибуна.* – 1996. – 2 авг. – С. 4.

¹⁰ См.: *Шилик К. К.* Влияние природных условий ... С. 180.

кусственные сооружения – гати, просеки, мосты, перевозы, взвозы¹¹. Исходным сырьем для них служили дерево и в ряде случаев – земля. Сырье определяло характер инструментов, применявшихся для строительства, а также конструкцию дорожных искусственных сооружений. В ряде случаев она была крайне архаичной, что позволяет нам предполагать устройство дорожных искусственных сооружений и в более ранние исторические периоды.

Гати (*гат, гачёна, гаченье, гатик, гаток* – рус., *сукмак* – сиб. тат.). Простейшие пешеходные гати были знакомы сибирским татарам издревле. При их обустройстве на заболоченные участки клали бревна, размещая их по направлению движения, до тех пор, пока вертикальный ряд таких бревен не начинал выдерживать вес взрослого человека. Аналогичную действующую гать (*сукмак*) в 1999 г. автор зафиксировал к северу от д. Речапovo Тарского района. 13 августа 1959 г. на территории Усть-Ишимского района омские историки и краеведы А. Ф. Палашенков и С. Р. Лаптев обнаружили «Кучумову тропу», расположенную между выселком Курья Усть-Ишимского района Омской области и юртами Абаульскими Дубровного района Тюменской области. Тропа шириной до 2 м проходила по Уватскому болоту¹².

С. Ф. Татауров и С. С. Тихонов указывают на традиционный способ обустройства перехода через небольшие водоемы (бревенчатую гать), встречающийся в низовьях р. Тары и в настоящее время. В буерак, где нет постоянного стока воды, укладывают поперек дороги ряд толстых жердей, чтобы излишняя влага просачивалась и не скапливалась выше перехода. Сверху на жерди насыпают слой мелкого хвороста – также вдоль буерака, для того чтобы колеса не застревали и не было большей тряски. Иногда хворост покрывают слоем земли¹³. О широком распространении таких простейших конструкций гатей говорил в своем письме в 1748 г. генерал-майор

¹¹ Следует отметить, что в разных ландшафтных зонах Омского Прииртышья необходимость в возведении дорожных искусственных сооружений была различной. Так, например, известно, что в XVIII–XIX вв. в южной части региона на Северо-Казахстанской равнине и в южной части Западно-Барабинской равнины необходимости в дорожных искусственных сооружениях практически не было, поскольку здесь отсутствовали какие-либо многочисленные водотоки.

¹² Палашенков А. Ф. Материалы к археологической карте Омской области // Археология Прииртышья. – Томск, 1980. – С. 100.

¹³ Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Система путей сообщения в низовьях р. Тары // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Новосибирск, 1996. – Т. 1 – С. 109–110.

Христиан Теофил фон Киндерман, проехавший из г. Тары через Барабу: «Гати только набросаны березняком и то малая часть и ничем не укреплены»¹⁴.

28 мая 1785 г. Екатерина II издала указ, в котором было сказано: «Впредь дорог бревнами, бревешками и плахами не мостить, а вместо того делать оные, где есть удобность, каменные, где же камня нет, там намащивать плотинами фашинными»¹⁵. Однако бревенчатые гати продолжали использоваться на всем протяжении XIX–XX вв. На севере современного Тюкалинского района, по сведениям жителей д. Усть-Логатки, «во все времена гати гатили чашой – березовым молодняком с ветками, которые не обрубали». Жители д. Заливино Тарского района рассказывают, что «эти гати гатили мы: клали лес, а сверху – землю»¹⁶. У деревень Смыково, Коньково, расположенных в начале XX в. в междуречье Оши и Аева, для проезда по болотам местные жители изготавливали «пробики – мостики на болоте». При этом название мостиков происходило от глагола «пробивать» (дорогу) (д. Усть-Логатка Тюкалинского района)¹⁷.

Второй разновидностью гатей в XVIII – первой трети XX в. были фашинные гати¹⁸. В 1820-е гг. в ходе реализации «Высочайше утвержденных правил устройства дорог» на участках с болотистой почвой главных дорог Омского Прииртышья процесс строительства фашинной гати выглядел следующим образом. Первоначально дорогу надо было устлать в 4-саженную ширину фашинами, сверху насыпать землю, перемешанную с песком, и утрамбовать. Там, где грунт был зыбким, устраивали два слоя такого настила. Края гати оплетали хворостом. Таким образом, дорога возвышалась в виде плотины на фашинах, а потом посыпалась хорошей сухой землей, утрамбованной до такой степени, что могла выдержать

¹⁴ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту (из истории дорожного строительства Сибири) // Тр. Сиб. автомоб.-дорож. ин-та. Гуманитарные, социально-экономические и естественно-научные исследования. – Омск, 1997. – Ч. 2. – С. 63; Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск, 1970. – Вып. 45. – С. 25.

¹⁵ Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. – М. : Транспорт, 1988. – С. 98.

¹⁶ Словарь русских старожильческих говоров Среднего Прииртышья. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 1992. – Т. 1. – С. 133.

¹⁷ Архив автора, 2000.

¹⁸ Фашины – связки молодого леса, толстых прутьев без листьев.

каменную, жердевую или пластинную стилку, поверх которой еще насыпался слой из крупного песка и прочего материала¹⁹. При этом старались сделать фашинное основание шире дороги, чтобы как можно большая поверхность болота сопротивлялась давлению земляной насыпи²⁰.

С 1912 г. на магистральных дорогах, строившихся Переселенческим управлением Главного управления землеустройства и земледелия, «при переходе через болота вместо гатей, за весьма немногими исключениями, делали насыпи»²¹.

Броды в Омском Прииртышье строились на короткие промежутки времени, поскольку земля и лес были непрочным материалом и ежегодно смывались весенним паводком. Конструкцию одного из самых старинных бродов описывает Ремезовская летопись по Мировичеву списку в эпизоде, рассказывающем о трагической гибели отряда атамана Ермака. Казаки в поисках бухарского каравана «поворотились вниз до устья и остановились, не внимая назирателя Кучюма и Карачи, ведомых воров, стояще в прикрыте за речкою в трех верстах и менши, в темном и мокром суземье, при речке крутой и топкой велми; по ней же Кучюм учинил брод широкой, как в три или в четыре телеги проехать, водном месте камнем и песком засыпал плотно; а кто не угодает, утопает»²². Большой вопрос вызывают летописные сведения о наличии у Кучюма достаточного числа камня, поскольку естественных месторождений камня ни в Омском, ни в Тобольском Прииртышье нет.

Просеки. О наличии на территории Омского Прииртышья просек как дорожного искусственного сооружения в конце XVI в. косвенно говорит факт использования сибирскими татарами колес-

¹⁹ *Катионов О. Н.* Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма : сб. науч. тр. – Новосибирск, 1983. – С. 83; *Катионов О. Н., Кузнецова Ф. С.* Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области : сб. науч. тр., посвящ. 60-летию Новосибирской области / под ред. Л. М. Гoryошкина, В. А. Зверева. – Новосибирск, 1997. – С. 51–52.

²⁰ *Бабков В. Ф.* Развитие техники дорожного строительства. – М. : Транспорт, 1988. – С. 146.

²¹ Переселение и землеустройство за Уралом в 1912 г. Приложение к смете доходов, расходов и специальных средств Переселенческого управления ГУЗиЗ на 1914 г. – СПб. : Тип. А. Э. Коллинс, 1913. – С. 243–244.

²² Ремезовская летопись по Мировичеву списку // Сибирские летописи. Изд. Имп. археограф. комис. – СПб. : Тип. И. Н. Скороходова, 1907. – С. 343.

ного транспорта²³. Вероятно, уже тогда вырубку деревьев производили в уровень земли, «подлицо». Таким способом избегали корчевки, неизбежно приводящей к образованию кочек. В середине XVIII в., когда в регионе началось активное дорожное строительство, появились документы, определявшие размеры просек. В 1744 г. специальным указом в целях уменьшения опасности от разбоя было предложено дороги в лесу очистить от леса на 15 сажень по обе стороны²⁴. Когда в 1759 г. начали строить дорогу через Абацкую степь (будущий Купеческий тракт), то для расчистки отдельных участков дороги от леса, строительства гатей через болота были направлены крестьяне Абацкой и Чернолуцкой слобод²⁵. Об уже зарастающей просеке для летнего проезда в районе д. Чередово упоминал А. Н. Радищев, проезжавший от г. Тары в г. Тобольск в 1797 г.²⁶ С начала XIX в. широкая просека стала необходимым атрибутом всех главных трактов. В Правилах устройства дорог, высочайше утвержденных в 1819 г., говорилось, что «для губернских дорог назначенная межевою инструкцией полоса земли шириной в 30 сажень непременно была очищена от лесу, ибо сие необходимо как для удобнейшей просушки самой дороги, так и для лучшей безопасности проезжающих»²⁷.

В начале XX в. дороги, строившиеся Переселенческим управлением Главного управления землеустройства и земледелия, имели регламентированную ширину просеки. Так, в 1906–1909 гг. магистральные дороги имели ширину просеки 10–15 сажень²⁸, ветви от магистральных дорог – от 9 до 10 сажень²⁹. В 1910 г. для этих типов дорог ширину просеки установили величиной в 10 сажень³⁰. Дороги к участкам единоличного пользования (или хуторские дороги) имели ширину просеки до 4 сажень³¹.

²³ *Миллер Г. Ф.* История Сибири. – М. ; Л. : Изд-во АН ССР, 1937. – Т. 1. – С. 366–367.

²⁴ ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XII, № 9032.

²⁵ ГИАОО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 79. Л. 7, 17.

²⁶ *Палашенков А. Ф.* Из прошлого Старого Московско-Сибирского тракта // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1968. – Вып. 9 (16). – С. 166.

²⁷ ГИАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 347. Л. 7.

²⁸ Сажень – старая русская мера длины, равная трем аршинам (2,13 м).

²⁹ Переселение и землеустройство за Уралом в 1912 г. ... С. 240.

³⁰ Переселение и землеустройство за Уралом в 1906–1910 гг. и отчет по переселению и землеустройству за 1910 г. – СПб. : Переселенческое управление Главного управления землеустройства и земледелия, 1911. – С. 390.

³¹ Переселение и землеустройство за Уралом в 1912 г. ... С. 244.

Мосты (кубэр, кубыр – сиб. тат., купэр – каз.). Население Западной Сибири издревле умело возводить мостовые сооружения, различные виды которых до настоящего времени присутствуют вблизи населенных пунктов. С. У. Ремезов в иллюстрациях к «Истории Сибирской», рассказывающей о походе отряда атамана Ермака, неоднократно изобразил крупное мостовое сооружение через р. Иртыш в районе Чувацкого мыса³². До настоящего времени нам не известно ни одного исследования, посвященного изучению этого объекта. Ученые либо ошибочно считали его «засекой», которую приказал построить Кучум, либо вообще не упоминали о нем. На рисунке [43] 47 «Истории Сибирской» отчетливо изображен всадник, переправившийся с левого на правый берег р. Иртыш³³ (рис. 13). Мы считаем, что на своих рисунках С. У. Ремезов представил нам деревянный мост с перилами. На рисунке [38] 42 рядом с мостом расположены три строителя этого сооружения, вооруженные топором и деревянными лопатами³⁴ (рис. 14). Вряд ли мост мог быть свайным. Хотя на это и намекают вертикальные столбы «перил», уходящие в воду. Мощное течение р. Иртыш не позволило бы установить здесь не только свайный, но и ряжевой мост, хотя бы и на один год до следующего половодья. Вероятно, мост мог быть наплавным, поскольку показан в виде плоской посылы, лежащей на воде.

О технологии создания и использования таких мостов кочевниками Казахстана в XIX в. писали Н. П. и М. Н. Ивлевы³⁵. Так, например, они приводят описание истории создания подобного моста, опубликованное неизвестным в газетной статье «Импровизированные мосты через Сыр-Дарью» в 1867 г.: «Во время службы в форте Перовский в 1853–1854 годах мне не раз случалось слышать о мостах, устраиваемых киргизами через Сыр-Дарью... Хорошо зная инженерные средства киргиз и принимая в соображение ширину и быстроту течения Сыра (от 100 до 300 сажень), я сомневался в возможности этого дела и долго искал случая удостовериться лично в действительном существовании “импровизированных мостов”». Наконец выпал случай видеть производство самой

³² Дергачева-Скоп Е. И., Алексеев В. Н. Ремезовская летопись. Коллекционное издание. – Тобольск : Издат. отд. Обществ. фонда «Возрождение Тобольска», 2006. – С. 151, 156, 165–167, 169, 170.

³³ Там же. С. 156.

³⁴ Там же. С. 151.

³⁵ Ивлев Н. П., Ивлев М. Н. Переправы и мосты кочевников // Этнографическое обозрение. – 1995. – № 1. – С. 30–35.

постройки этих мостов. 4-го декабря 1854 г. я был послан с командою казаков для наблюдения за порядком переправы киргизов Сибирской Орды, кочевавших на зимовки в пределы Хивы, через мост, который было предложено устроить через Сыр, верстах в восьми ниже форта. Прибыв на место, я нашел человек триста киргиз, готовивших камыш и кугу³⁶. На другой день приступили к постройке моста. Врыли в самый берег, в виде ворот, четырехугольную яму сажени две в квадрате... Пока одни рыли, другие скручивали камыш с кугою и вили канаты толщиной в руку, из них свили четыре каната еще толще, вершков шесть в поперечнике и сажень по тридцать в длину; на одних концах этих канатов сделали большие узлы и вложили их в яму: два у боковых стенок ямы и два посередине в равном от другого расстоянии и крепко забили землей, причем по насыпи этой вместе с тем образовался и спуск на мост. Другие же оставшиеся свободными концы канатов протянули вдоль берега против течения реки и наставляли их такими же канатами, чтобы длины их хватило через реку. Одновременно с этим готовилось и самое полотно моста таким образом: брали два пучка камыша, киргизы закладывали их вершинами один за другой на четверть всей длины пучков и, продолжая накладывать таким порядком один на другие, составляли большие пучки сажени две в объеме и несколько длиннее параллели канатов (ширины уложенных канатов и промежутков между ними. – *Авт.*) – взяли пучки в середине и по концам и, положив их поперек канатов, плотно привязывали к ним и связывали друг с другом. Через десять дней полотно моста приготовлено было на всю ширину реки. После чего большая часть киргиз переправилась на противоположный берег и стала готовить там такую же яму, что и на первом. Из оставшихся человек двадцать с арканами, привязанными к свободному концу моста, спустились в лодки, а остальные киргизы осторожно свалили мост в воду. Быстрота течения реки не смяла упругого моста, но стала тихо поворачивать свободный конец его к противоположному берегу, чему содействовали тягую, арканами и плывшие в лодках. Когда этот конец подошел к противоположному берегу, все киргизы завивши арканами за вбитые в берег кольца, проворно вложили концы мостовых канатов в готовую уже

³⁶ Куга – растение семейства осоковых, то же, что и озерный камыш. Растет по берегам озер, в плавнях рек. Губчатые стебли куги используют для плетения циновок, сумок и веревок, как упаковочный и набивочный материал (БСЭ. – 2-е изд. – М. : Гос. науч. изд-во «Большая советская энциклопедия», 1953. – Т. 19. – С. 559–560; Т. 23. – С. 597). – *А. М.*

яму, крепко забили ее землей. В предупреждении же того, чтобы переправляющийся скот не мог копытами разбить узлов связей моста, во всю длину его наложен был особо толстый слой камыша, и мост был готов. На другой день через этот импровизированный мост протянулись бесконечные нити верблюдов с полными выюками и тысячи разного скота. Но мост почти не чувствовал этой тяжести, а следующий случай еще более доказал его прочность. 18-го декабря от случившегося холода появился по Сыру плавучий лед и беспрерывно шел пять дней, сгущаясь день от дня более и более. Казалось бы, масса льда неминуемо разрушит мост. Но этот живой мост был невредим, и переправа орды благополучно совершилась в течение нескольких дней. Но все тленно под луною! 26-го декабря, часа в два по полуночи, мост с сильным гулом лопнул и был увлечен массой долго сдерживаемого льда. Смотря на постройку таких мостов, нельзя не подивиться ловкости киргиз, с какою они усвоили себе это дело, и их терпению и неумоимости при этой трудной работе. Без сомнения, по таким мостам совершалось быстрое движение сотен тысяч воинственных орд из Азии в Европу и обратно в древние и средние века»³⁷.

Нельзя не разделить с автором статьи его восхищение слаженной работой многочисленного коллектива создателей камышового моста, их сноровкой, умением использовать себе во благо особенности режима реки. Арсенал инструментов и выбор строительных материалов был очень небогат: камыш, куга, веревки, ножи. Коллективом создателей моста руководили, несомненно, опытные организаторы и знающие люди. Их трудом мост был сооружен всего за 14 рабочих дней!

В настоящее время ширина р. Иртыш в районе Чувашского мыса, в районе современного г. Тобольска, составляет около 350 м, что соответствует 164 сажням и допускает возможность постройки наплавного камышового моста по описанной выше технологии. К сожалению, других сведений о существовании на территории Сибирского ханства иных мостовых переходов через Иртыш у нас нет. Рассказы об умении сибирских татар строить мосты содержатся в их устном фольклоре, в частности в народных сказках «Мост к счастью», «Мирьям и Хасан», собранных Н. А. Томиловым³⁸.

³⁷ А. Ч. Импровизированные мосты через Сыр-Дарью // Уральские войсковые ведомости. – 1867. – № 23. – С. 2.

³⁸ Валеев Ф. Т., Томилов Н. А. Татары Западной Сибири: история и культура. – Новосибирск : Наука, 1996. – С. 166–167, 201–202.

Население Российского государства, пришедшее в Омское Прииртышье в XVI–XIX вв., активно строило здесь мосты через малые реки. Одним из простых мостовых сооружений у русских были «клади» – деревянные временные сборные мостки через ручьи, речки. «Вот так две палки положишь, а на них еще две – клади называются» (р. ц. Нижняя Омка Нижнеомского района)³⁹. При строительстве мостов использовали и технику изготовления гатей. Поперек водотока укладывали один над другим два-три ряда толстых бревен. Затем середину просыпали землей, которая сцепляла бревна и забивала щели, позволяя совершить проезд. Традиционность конструкции подобных мостов связана с небольшими энергозатратами, необходимыми для организации этих дорожных искусственных сооружений. Подобные мосты автор фиксировал в 2000–2002 гг. на малых реках и ручьях Тарского, Знаменского районов Омской области.

Что могло быть причиной строительства большого моста? В 1758 г. казачий офицер Епанчинцев, прокладывая дорогу через Абацкую степь, доносил, что «речка Саргатка весной довольно многоводная и бурная настолько, что *сбивает всадника с конем, а поэтому необходимо через нее построить мост* (курсив наш. – А. М.)»⁴⁰. Для проезда колесного транспорта через большие ручьи и реки, озерные протоки необходимо было строить более сложные сооружения. Самым распространенным являлся следующий способ. По берегам водотока на некоторой высоте от уровня воды делали две канавы, в которые клали два бревна-лежки большого диаметра, и затем поперек них помещали бревна-балки меньшего диаметра. Балки могли располагаться вплотную друг к другу, но обычно их было две или четыре. На балки, продольные по отношению к дороге, сверху перпендикулярно укладывали жерди, которые вплотную подгоняли друг к другу. Сверху насыпали слой земли (рис. 15), хотя известны случаи, когда земляная насыпь отсутствовала. Такие сооружения были обнаружены С. Ф. Татауровым и С. С. Тихоновым в 1990-х гг. на ручье Такмык, на дорогах Инцисс – Кордон – Бергамак и Муромцево – Плотбище⁴¹. Аналогичные конструкции балочных мостов были в то же время зафиксированы автором у д. Атачки Тарского района через реки Атачку

³⁹ СРСГСП. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 1993. – Т. 2. – С. 39.

⁴⁰ Цит. по: *Бутов Н.* Странички истории // К новым рубежам (Саргатка). – 1988. – № 154 (7727), 22 дек. – С. 4.

⁴¹ *Татауров С. Ф., Тихонов С. С.* Система путей сообщения ... С. 110.

и Уразай (рис. 16, 17). В конструкции этих мостов поверх поперечных направлению дороги жердей, расположенных на балках, был размещен дощатый настил. Земляная насыпь отсутствовала. Для безопасности передвижения по мосту параллельно движению по краям моста были размещены два бревна, аналогичные по размерам несущим балкам. На новом (1999 г.) мосту через р. Атачку, сооруженном сибирскими татарами, поверх дощатого настила размещен слой соломы, который, по сведениям местных жителей, необходим для того, чтобы скот не боялся ходить через новый мост.

Пешеходные мостики балочной конструкции были распространены и на территории населенных пунктов. Например, мостик, зафиксированный автором в 1999 г. в д. Речавово Тарского района Омской области (рис. 18). На фотографии можно заметить загородь, закрывавшую проход на мост домашнему скоту.

Вероятно, уже с XIX в. в таежных районах региона на узких лесных речках с низкими и пологими подходами к воде население начинает изготавливать наплавные мосты. Это делалось для того, чтобы летом, после разлива рек можно было заново разместить уплывший недалеко мост, а не отстраивать новый. Подобный мост (сбитый с помощью гвоздей) был зафиксирован автором на р. Бобровке в районе д. Дубовки Тарского района в 2001 г. Он имел квадратную в плане форму (3 × 3 м) и состоял из двух рядов тонких (до 10 см в диаметре) бревен. Такие мосты были предназначены для проезда колесного транспорта.

Через речки и овраги с высоким уровнем воды возводили свайные сооружения. Наиболее распространенным был тип моста, напоминающий обычную балочную конструкцию, с одним исключением: вместо бревен-лежек на берегу оврага водотока вкапывали вертикальный ряд столбов, на которые клали поперечную балку, а на нее – ряд продольных по направлению дороги балок (рис. 19). Сваи позволяли поднять полотно моста на любую высоту над водой. Мосты такого типа зафиксированы С. Ф. Татауровым и С. С. Тихоновым на р. Бергамак в 1 км выше д. Рязаны (старый мост) и в 1,5 км ниже нового моста близ этой же деревни. До недавнего времени такие же мосты были на р. Сюткес близ р. ц. Муромцево и р. Настасовки у д. Лисино Муромцевского района⁴².

Еще одна оригинальная конструкция свайного моста была знакома сибирским татарам. В 1940-е гг. жители д. Киргап Тарского района строили мост через р. Кильчейку. Сначала они подкапы-

⁴² *Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Система путей сообщения ...*

вали с обеих сторон берег и укладывали по направлению дороги горизонтальные балки из стволов сосны. Под балками посередине моста забивали четыре деревянные сваи, затем укрепляли горизонтальные балки укосинами⁴³ (рис. 20). В д. Чеплярово Большереченского района в 1960-е гг. для переправы через р. Тилькиш был построен двухпролетный свайный мост аналогичной конструкции. При его постройке в русло реки на одной линии поперек движения дороги были вбиты четыре вертикальные сваи. Затем они были соединены сверху горизонтальной слегой, на которую от каждого берега реки были брошены четыре горизонтальные балки по направлению движения дороги. Перпендикулярно им поверх были уложены доски настила. Мост в средней части имел изгиб, вероятно обусловленный лучевым расположением горизонтальных балок с берега⁴⁴.

Сибирские татары для вбивания свай в землю применяли специальное приспособление *тукмак*, аналогичное русской *бабе*⁴⁵. При строительстве мостов использовали также деревянную кувалду (*чёкмен*) весом 15–20 кг, рукоять которой обычно изготовляли из сосны, а ударную часть – из березы⁴⁶ (рис. 21).

В XIX в. в официальных бумагах мосты балочной конструкции значились как «належные», а мосты свайные – как мосты «на столбах»⁴⁷. Кроме этих мостов, существовала третья категория мостов – мосты на рубленых клетях (срубках). В документах XIX в. они значатся как мосты «на ряжу», «ряжевые мосты». Принципиальным моментом в их конструкции было присутствие сруба или клетки, размещенных по центру русла и несущих на всем своем протяжении проезжую часть, либо двух клеток на месте береговых устоев, между которыми находилась проезжая часть. Последняя могла фиксироваться как балками, положенными сверху на клетки, так и длинными выступающими верхними концами срубов. О необходимости строительства именно такого моста на уже упоминавшейся нами стремительной р. Саргатке в 1760 г. докладывал прапорщик Титов. Он писал: «...от Замираловской почтовой избушки в 12 верстах имеется речка Саргатка весьма быстрая и разливистая, а на

⁴³ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 113–1–III. Л. 113.

⁴⁴ Там же. Д. 94–3–III. Л. 54–55, рис.

⁴⁵ д. Чеплярово Большереченского района. МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 94–3–III. Л. 55–56, рис.

⁴⁶ д. Инцисс Муромцевского района. МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 84–4–IV. Л. 111.

⁴⁷ См., напр.: ГИАОО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 270.

оной мост построен весьма мал... надлежит оный мост построить на клетках сажен на 50 пониже, оная речка глубокая и быстрая»⁴⁸.

Ряжевые мосты, изготовленные из лиственницы, сосны, отличались надежностью и долговременной работой. Однако их строительство требовало больших затрат сил и сырья. В XIX в. тип ряжевых мостов был весомо представлен в общем количестве мостов, расположенных на трассе Московско-Сибирского тракта⁴⁹. В XX в. строительство ряжевых мостов продолжалось. По сведениям жителей татарской д. Чеплярово Большереченского района, ряжевой мост на двух клетях был построен через р. Тилькиш в 1950-е гг.⁵⁰ В д. Пологрудово Тарского района автором в 1999 г. был зафиксирован действующий ряжевой мост на одной клетке. У д. Нижней Битии Саргатского района через р. Замарайку местными русскими жителями построен мост, который представляет собой смешанную балочно-ряжевую конструкцию. При его строительстве по берегам реки установили рубленые клетки, засыпали их внутри грунтом. Сверху на них положили балки, на которые затем набили жердевой настил.

Вероятно, в XVIII–XIX вв. строительство свайных мостов с несколькими рядами опор, двух- и трехпролетных не было распространено среди аборигенного населения Омского Прииртышья. Преимущественно русское население было вынуждено строить и ремонтировать крупные дорожные искусственные сооружения на главных дорогах (трактах) по распоряжению сибирской администрации и под руководством инженеров. В XVIII в. это были военные инженеры, в XIX – начале XX в. – инженеры X округа путей сообщения, инженеры путей сообщения Министерства внутренних дел, Переселенческого управления Главного управления землеустройства и земледелия, в 1920–1930-е гг. – инженеры советских дорожных организаций (например, Цудотранс, Ошоссдор, Облдортранс). Чаще всего типы многопролетных мостовых конструкций на трассе Сибирского тракта были регламентированы планами специальных государственных учреждений⁵¹. В настоящей работе различные конструкции типовых мостов рассматриваться не будут. Скажем только, что в 1820-е гг. при строительстве маршрутов

⁴⁸ Цит. по: Колесников А. Д. Форпосты по берегам Иртыша // К новым рубежам (Саргатка). – 1970. – № 103 (3932), 29 авг. – С. 4.

⁴⁹ См.: ГИАОО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 270.

⁵⁰ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 94–3–III. Л. 52–53, рис.

⁵¹ См., напр.: ГИАОО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 500.

Сибирского тракта существовала норма ширины моста – не менее 4 саженой. На этих мостах строили по краям перила, поверх бревен стелили настил из выструганных досок⁵².

Довольно часто, особенно в ранние исторические периоды пребывания русских на территории Омского Прииртышья, они строили мосты без помощи инженеров, поскольку владели навыками мостового строительства. Например, когда весной 1761 г. на реках Тюкалке и Крутой снесло мосты, командующий сибирских линий приказал «принудить обывателей, чтоб они не полагались на военных чинов, те мосты исправили»⁵³. Есть сведения о том, что среди русского населения существовали специализированные группы мастеров, занимавшихся строительством мостов сложных конструкций. Примерами их труда были прекрасные свайные мосты в д. Красный Яр Крутинского района, г. Калачинске одноименного района первой трети XX в. В г. Калачинске мост через р. Омь (рис. 22) в 1920-х гг. построила артель, состоявшая из четырех братьев Федотовых.

Таким образом, мы рассмотрели четыре вида мостов, которые строило население Омского Прииртышья в XVI – начале XX в.: наплавные, балочные, свайные, ряжевые. Предпочтительным материалом для строительства мостов различных видов было дерево хвойных пород (сосна, лиственница). Его использование увеличивало жизнь моста до 20–40 лет. Известны и мосты-долгожители. Лиственничные сваи Общественного моста через р. Ошу в д. Усть-Логатке (рис. 23) были забиты еще в начале XX в. С тех пор местное население регулярно (один раз в 20 лет) меняло только настил. В районах, где «красный лес» не произрастал, его специально привозили издалека, чаще всего зимой. В степных и лесостепных районах для строительства отдельных конструкций мостов использовали березовый лес.

Археологическое обнаружение мостов XVIII – первой трети XX в. возможно по следующим признакам. Места расположения мостов чрезвычайно традиционны и обусловлены главным образом природно-географическими характеристиками микроландшафта. Кроме того, положение новых мостов определяется ранее действо-

⁵² Катюнов О. Н., Кузнецова Ф. С. Московский тракт и его эксплуатация ... С. 52.

⁵³ Колесников А. Д. Сибирский тракт // Вопросы научно-методической работы над сводом памятников истории и культуры народов Сибири. – Новосибирск, 1974. – С. 105.

вавшей дорогой. Многочисленные факты говорят о расположении новых мостов (при условии сохранения дороги на этом участке местности) вблизи старых. Места расположения мостов выдают специальным образом подготовленные подъезды к мосту. Чаще всего они выполнены в виде земляной насыпи, выделяющейся в стратиграфии берега (рис. 24) и на дневной поверхности. Этнографическая информация позволяет установить условное место, время и обстоятельства строительства моста, а также его роль в жизни ближайших населенных пунктов.

Перевозы. Мы обладаем сведениями о перемещении транспорта и пеших путников через реки перевозами в Омском Прииртышье с XVI в.⁵⁴ Существуют сведения о системе организованных в Сибирском ханстве переправ через крупные реки. В 1596 г. из г. Тары были посланы Илья Беклимешев, атаман казачий Треня Жареный с отрядом служилых людей «вверх Иртыша по перевозы в судех» для наблюдения за движением Кучумовичей. Отряд казаков провел проверку Каратура перевоза, Отчаира перевоза, Откмаса перевоза, Казьмы перевоза, расположенных в южной части Сибирского ханства (на территории современной Омской области и Павлодарской области Республики Казахстан). На Казьме перевозе служилые люди погромили бухарский торговый караван, шедший к Кучуму⁵⁵.

Известно, что простыми средствами переправы у древнего населения служили плоты и лодки. Развитие этих двух видов плавсредств и определяло конструкции транспорта, обслуживавшего перевозы в XVIII – первой трети XX в. В документах тобольского губернского директора сухопутных сообщений майора Елина за 1825 г. упоминается два типа перевозных средств: перевозные суда и плоты⁵⁶.

Сибирские татары применяли для переправы через крупные реки плоты (*сол*) в том случае, если рядом не было лодки. По сведениям информаторов, такая необходимость возникала чаще всего у охотников. На изготовление плота шло любое дерево. Сначала деревья рубили, очищали от веток. Затем укладывали в ряд 3–4

⁵⁴ Бахрушин С. В. Сибирь и Средняя Азия в XVII–XVIII вв. // Научные труды. – М., 1959 – Т. 4. – С. 196; Очерки истории города Омска. Дореволюционный Омск / под ред. А. П. Толочко. – Омск : Изд-во ОмГУ, 1997. – Т. 1. – С. 292.

⁵⁵ Материалы по истории Узбекской, Таджикской и Туркменской ССР. Ч. I. Торговля с Московским государством и международное положение Средней Азии в XVI–XVIII вв. // Тр. Ист.-археограф. ин-та и ин-та востоковедения : материалы по истории СССР. – Л., 1932. – Вып. 3, 5. ч. 1. – С. 297.

⁵⁶ ГИАОО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 503.

бревна длиной до 3 м, которые зажимали по двум коротким боковым сторонам парой бревен сверху и снизу. Все бревна притягивались друг к другу корнем молодого дерева (рис. 25). Лучше всего для этого подходил корень молодого кедра (*тамр*). Таким плотом обычно пользовались 1–2 раза⁵⁷.

Русские казаки после основания Омской крепости также осуществляли переправу на плотках на месте старого «калмацких людей перевоза»⁵⁸.

Кроме плотов, для переправы через реки население использовало паромы лодочной конструкции. Известно, что в 1760-е гг. во время строительства второй Омской крепости рядом с нею были устроены «изрядные большие паромы» для перевозки кирпича с заводов, находившихся по левому берегу Иртыша. Об этом факте писали И. П. Фальк и П. С. Паллас, побывавшие в Омской крепости в 1771 г.⁵⁹

Сибирские татары в начале XX в. (а вероятно, и ранее) строили паромы (*поромы*) двух различных конструкций. В первом случае для парома строили две крупных лодки (*бот*). Ставили их параллельно друг другу и скрепляли настилом из двух рядов деревянных плах или досок (*тохта*). Управление таким паромом осуществлялось кормовым веслом, которое было закреплено в уключине на высоком вертикальном деревянном черенке, размещенном по центру кормовой части. Передвигался паром усилиями четырех гребцов (*крёсман*), работавших по двое на двух веслах, закрепленных по обоим бортам. При необходимости грести могли и по пять человек с каждой стороны (д. Чеплярово Большереченского района)⁶⁰ (рис. 26). В д. Берняжке Большереченского района в первой половине XX в. также действовал паром похожей конструкции, построенный русскими из д. Секменево. Его особенность заключалась в том, что на настиле, закрепленном на двух плоскодонных лодках, по каждому борту имелись по три вертикальные высокие жерди. Они предупреждали неосторожное паде-

⁵⁷ с. Утузы Тевризского района. МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 2–10–I. Л. 13.

⁵⁸ *Словцов И. Я.* Путевые записки, веденные во время поездки в Кокчетавский уезд Акмолинской области в 1878 г. // Зап. ЗСОИРГО. – Омск, 1881. – Кн. III. – С. 6.

⁵⁹ Из истории Омска (1716–1917 гг.). Очерки, документы, материалы / ред. Е. Н. Евсеев. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1967. – С. 67; *Палашенков А. Ф.* Омск в описаниях путешественников, ученых, писателей XVIII и XIX веков // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1966. – Вып. 8 (15). – С. 77–78.

⁶⁰ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 94–3–III. Л. 58–59, рис.

ние груза. Паром двигался за счет работы восьми гребцов, размещенных по четыре в каждой лодке и снабженных веслами обычного размера. Управление паромом осуществлялось за счет кормового весла⁶¹.

Основой второй разновидности паромов была большая дощатая лодка длиной около 10 м, шириной около 5 м с настилом из досок. В носовой части парома располагали по бортам весла (*крусман*), а в центре – скамейку для гребцов, на которой обычно работало 8 человек (по 4 человека на одно весло). Длина весел составляла около 5 м. Управление паромом осуществлялось также с помощью кормового весла. Настил слегка выступал за борта лодки – на 70–80 см. По краю настила размещали перила. Паром за один раз мог перевезти до четырех телег с конями. По рассказам старожилов, на строительство такого парома уходило около одного месяца работы у 4–6 мастеров, умевших изготавливать лодки (д. Речапovo Тарского района)⁶² (рис. 27). Паром аналогичной конструкции работал и в д. Берняжке Большереченского района. Он представлял собой деревянное дощатое плоскодонное сооружение. Приводился в движение двумя длинными пятиметровыми веслами, которые располагались по обоим бортам. С одним веслом управлялись два человека⁶³. А. П. Чехов, который 8 мая 1890 г. переправлялся через Иртыш у с. Пустынного, оставил описание «сибирского парома»: «Он имеет вид небольшой баржи; на нем человек пять гребцов и два длинных весла»⁶⁴. В д. Пятилетке Тарского района через р. Иртыш в 1930-е гг. работал паром в виде небольшого речного судна длиной около 9 м, шириной около 3,5 м. Высота этого парома – 1,5 м. По краям борта были установлены деревянные перила. Паром мог перевезти за один раз до пяти телег с лошадьми. За проезд по нему платили со взрослого человека 20 к., за перевоз телеги – 1 р. Переезд через реку занимал около 20 мин.

По сведениям информаторов, в ряде населенных пунктов (например, селах Такмык, Знаменское) в начале XX в. в качестве силы, передвигавшей паромы, использовали не весла, а 2–3 лошадей. Лошади, закрепленные с помощью хомута на «водильне», размещенной на носу парома, крутили горизонтальный валёк, ко-

⁶¹ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 90–3–III. Л. 55.

⁶² Там же. Д. 113–1–I. Л. 1, рис.

⁶³ Там же. Д. 90–3–III. Л. 43.

⁶⁴ Цит. по: *Саньков М. И.* Саргатское притяжение. – Омск : Ом. кн. изд-во, 1999. – С. 49.

торый придавал вращательный момент двум большим вертикальным колесам, расположенным по бортам парома. На таком «двигателе» функционировал большой колесный паром у с. Такмык современного Большереченского района, вмещавший на борт до 20 телег с лошадьми и людьми.

На малых реках региона работали паромы *на перетяге*, передвижение которых осуществлялось за счет перетягивания подвижного каната, закрепленного между двух столбов, вбитых на противоположных берегах реки⁶⁵. Такой паром на р. Оми на государственной переправе в с. Сыропятском зафиксировал омский исследователь П. Степанов, проезжавший в 1885 г. из г. Омска в верховья р. Тары⁶⁶.

В начале XX в. в Западной Сибири Переселенческое управление Главного управления землеустройства и земледелия оборудовало переправы через большие реки паромами-самолетами, конноводными или гребными паромами. Перетяги же строили в виде редких исключений⁶⁷.

В XIX в. содержание перевозов через реки происходило тремя способами: одни содержались обществами с взиманием платы с вольнопроезжающих, утвержденной начальником губернии, другие – расположенные по проселочным дорогам – содержались «жителями собственно для своих сообщений без всякой платы»; третьи (как, например, в с. Красноярском Кулачинской волости через р. Иртыш и в с. Сыропятском Сыропятской волости через р. Омь) функционировали «на счет земских сборов, без всякой платы с проезжающих», из которых за содержание парома содержателю платили определенную сумму ежегодно⁶⁸. Перевоз через р. Иртыш в г. Омске в 1850-е гг. по распоряжению Тобольского общего губернского управления сдавался подрядчикам на временное содержание за плату установленных сумм в земской сбор⁶⁹.

⁶⁵ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 104–1–II. Л. 23.

⁶⁶ *Степанов П.* Путевые записки, веденные во время поездки летом 1885 г. в верховья рек Тартаса и Тары // Зап. ЗСОИРГО. – Омск, 1886. – Кн. VIII, вып. I. – С. 2.

⁶⁷ *Гаврилов Н. А., Норкин Н. С., Волков В. П.* Пути сообщения // Азиатская Россия. Т. II. Земля и хозяйство / под общ. рук. Г. В. Глинки. – СПб., 1914. – С. 505.

⁶⁸ ГИАОО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 131. Л. 101 об. Список журнала Омского окружного Совета от 3 декабря 1853 г.

⁶⁹ Там же. Л. 60 об. Смета о потребностях денежных земских повинностей в г. Омске.

Место расположения паромных переправ вблизи населенного пункта на протяжении XVIII–XX вв. было чаще всего традиционным. Визуальный осмотр мест таких переправ в Тарском, Саргатском, Большереченском, Кормиловском районах современной Омской области показал, что главным фактором, определявшим подобную традиционность, было наличие удобного подъезда (в том числе и спуска с террасы в пойму) к водной артерии. Именно поэтому места паромных переправ совпадают и с местами зимних переправ по льду. Не всегда вблизи населенного пункта существовали удобные спуски с террасы в пойму. В этом случае местное население было вынуждено устраивать другой вид дорожного искусственного сооружения – взвоз.

«Взвоз – взезд, подъем от реки, моста или перевоза»⁷⁰. Чаще всего для его строительства население лопатами вырывало в имевшемся в обрыве террасы овраге широкую пологую траншею. Большое впечатление производят проложенные таким образом по склону высокой (до 30 м) террасы р. Иртыш Казенный, Цыганский и Дудикова взвозы в с. Такмык Большереченского района. Эти взвозы в XIX–XX вв. вели к государственной паромной переправе на Казенном тракте (рис. 28, 29). Техника строительства Баженовского взвоза, расположенного в этом же селе, отличается тем, что для его сооружения край обрыва террасы не прорезали, а, наоборот, снизу от поймы насыпали пологую насыпь до высоты террасы. Вызывает уважение и труд крестьян, соорудивших в XVIII в. взвоз на государственной переправе через р. Омь в д. Сыропятской (современный Кормиловский район) (рис. 30). Внушительные взвозы сохранились у сел Крупянского, Серебряного (Горьковский район), Пустынного (Нижеомский район) (рис. 31) в местах перехода через р. Иртыш маршрутов Коммерческого тракта. Менее монументальные сооружения имеются у каждого населенного пункта, расположенного на террасе реки, например, взвоз в д. Кокшенево (Большереченский район) (рис. 32). Количество взвозов у каждой деревни было разным.

Большая часть взвозов до настоящего времени продолжает постоянно использоваться местным населением для спуска в пойму и подъезда к реке как в летнее, так и в зимнее время. Для въезда из поймы на террасу тяжелых, груженых телег и саней старались ис-

⁷⁰ Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. Т. 1. А–З. – М. : Рус. яз., 1998. – С. 193.

пользовать самый пологий из имевшихся у деревень взвозов (д. Нижняя Бития Саргатского района).

Уникальные документы, рассказывающие о конкретном расположении и размерах мостов, труб, гатей, перевозов на Казенном тракте по Тарскому, Каинскому уездам в 1820-х гг., находятся в Государственном историческом архиве Омской области⁷¹. Конструкции дорожных искусственных сооружений начала XX в. на главных государственных маршрутах строились инженерами и мастерами в соответствии со специальной методической и учебной литературой⁷².

2.3. Обстановка дороги

В соответствии с общепринятой терминологией обстановку дороги составляет совокупность средств организации дорожного движения – всевозможные дорожные знаки, станции, места для отдыха и стоянки.

Дорожные знаки, ориентиры. В условиях пересеченной местности, обилия рек и лесов и несовершенства трасс дорог особое значение для путешествия имела система дорожного ориентирования. Население Омского Прииртышья умело ориентироваться в пути по солнцу, по луне. С помощью зрения и обоняния путешественники легко определяли присутствие вдали населенного пункта, где можно было найти пищу и приют на ночь. Первичными дорожными ориентирами являлись естественные природные объекты – отдельно стоящие деревья, реки, особенности рельефа и т. д. Впоследствии ориентиры устраивали специально. Совокупность искусственных знаков-ориентиров может быть разделена на две группы: недвижимые (постоянные) и переносные (временные) знаки.

⁷¹ ГИАОО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 442.

⁷² Напр., в 1920–1930-х гг.: *Журавлев С. Д., Касаткин Н. С.* Постройка мостов на районных и сельских дорогах. Общедоступное руководство. – Новосибирск : Тип. «Совсибирь», 1927; *Крынин Д. П.* Курс дорожного дела. Начала науки о дороге. Проектирование, устройство и эксплуатация шоссейных, мощеных и грунтовых дорог. – 3-е изд., стер. – М. ; Л. : Гос. изд-во, 1930; *Михайлов П.* Краткая энциклопедия сухопутных сообщений. – Петроград : Путь, 1923; *Новоченко В.* Сельскохозяйственные грунтовые дороги, их устройство и содержание. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Новая деревня, 1926; Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 1 апреля 1928 г. «О мероприятиях по местному дорожному строительству» и инструкция по его применению. – Новосибирск : Тип. СибВО, 1929.

Проложенный в 1734–1735 гг. через Аевский волок Казенный тракт был первой на территории Омского Прииртышья дорогой, снабженной постоянными государственными верстовыми столбами. Их присутствие отметил в 1744 г. В. Н. Татищев: «...по дорогам версты меряно знатно от людей неискусных и находятся великие погрешности»⁷³. Форма и содержание таких столбов были оговорены в законе «О содержании дорог», принятом в 1724 г., где, в частности, повелевалось «ставить верстовые столбы, крашенные и подписанные цифрами», «на перекрестках руки с надписанием, куда, которая лежит». По этому же закону были установлены требования устройства постоянных дворов с примерным описанием состава построек и помещений в них⁷⁴. А. Д. Колесников писал о том, что в 1759 г. на дороге через Абацкую степь (будущий Тюкалинский тракт) также были размещены государственные верстовые указательные столбы⁷⁵. В 1805 г. на дорогах России были установлены новые типы дорожных знаков⁷⁶. Однако, были ли они размещены на дорогах Сибири, нам неизвестно.

Специальным указом 1819 г., выпущенным в дополнение к Правилам об устройстве дорог, определялось: «...верстовые столбы по Сибирским губерниям заводить постепенно. Сначала ставить оные хотя через 10 верст, потом – через 5, со временем можно будет иметь их и на каждой версте»⁷⁷. С середины XIX в. У сибирских сел на Московско-Сибирском тракте были размещены новые типы «сельских дорожных столбов». На одних было написано название села (рис. 33), на других помещались указатели расстояния до крупных губернских городов (рис. 34), третьи просто фиксировали тракт на местности (рис. 35). Реконструкция таких указателей по архивным чертежам была проведена Е. П. Зензиным на территории Большеуковского района Омской области на маршруте Казенного тракта. Также в районном Музее истории Московско-Сибирского тракта была реконструирована типичная для середины XIX в. сторожевая будка с характерной раскраской (диаго-

⁷³ Цит по: Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 61.

⁷⁴ ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. VII, № 4591.

⁷⁵ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири в XVIII–XIX вв. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1973. С. 224.

⁷⁶ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (до-октябрьский период). – М. : Дориздат, 1951. – С. 183, рис., 185.

⁷⁷ ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XXXVI, № 27787.

нальные черные полосы по белому фону), располагавшаяся у шлагбаумов в центре крупных трактовых сел (рис. 36).

В 1885 г. проезжавший через Сибирь Дж. Кеннан описал и верстовой столб нового типа при въезде в д. Крутую (современный р. ц. Крутинка). «Возле ворот стоял некрашенный столб с прибитой к нему доской, на которой черными буквами было написано: Деревня Крутая. Расстояние от Петербурга 2992 версты. Расстояние от Москвы 2526 верст. Дворов – 42. Душ мужского пола – 97»⁷⁸.

В лесостепных районах Омского Прииртышья, вдали от трактовых дорог, население также использовало в качестве дорожных знаков вертикальные деревянные столбы. Так, в 2000 г. в Большереченском районе Омской области у д. Яготово автором зафиксирован постоянный знак-указатель удобного места пересечения болота. Знак, размещенный в густой высокой траве, представляет собой вертикально вкопанное бревно (высотой 1,9 м, диаметром 0,15 м), очищенное от веток и коры (рис. 37).

Некоторые временные дорожные знаки, традиционно используемые населением низовий р. Тары, описали в своей работе С. Ф. Татауров и С. С. Тихонов: «...для обозначения отводной дороги на нее клали жердь поперек или устраивали пирамидку из трех связанных жердей, две из которых ставили на основной дороге. Чтобы показать направление движения, делали одно- и двусторонние затесы длиной около метра. При передвижении в лесу с густым подлеском заламывали ветви по направлению движения»⁷⁹.

В лесостепном Горьковском районе автором в 2000 г. был обнаружен временный знак, обозначающий «дороги нет». Знак был размещен на временно непроезжей дороге через заболоченную северную окраину Большого озера. Он представлял собой сложенные на правой стороне дороги две березовые жерди, скрещенные под углом девяносто градусов по направлению движения. За ними перпендикулярно направлению дороги также размещалась короткая березовая жердь (рис. 38). Автор на собственном опыте убедился в непроходимости дальнейшего «закрытого» пути⁸⁰.

Наиболее распространенным дорожным знаком на дорогах по открытым болотам, зимой на ледяных переправах через реки

⁷⁸ Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). – СПб. : Русско-балтийский информ. центр БЛИЦ, 1999. – Т. 1. – С. 164.

⁷⁹ Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Система путей сообщения в низовьях р. Тары. С. 111.

⁸⁰ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 130–1. Л. 13.

были вежи, веши (*вежи* – сиб. тат.; *бельги* – казах.), которые представляли собой длинные (в рост человека) ветки деревьев или пучки камыша, вертикально вставленные в снег по одну, реже – двум сторонам зимнего пути. Иногда к верхней части деревянной вежи привязывали пучок соломы⁸¹. Однако применение подобных вех в качестве дорожных знаков не было повсеместным.

С 1932 г. в Советском Союзе была введена стандартная система дорожных сигнальных знаков, включающая предупреждающие, встречающие и указательные знаки – лаконичные символы на плоских щитах, предназначенные для регулирования движения⁸². Но, расположенные преимущественно в городах и на главных магистральных дорогах, они никоим образом не смогли заменить традиционную систему первичного ориентирования, сложившуюся у сельского населения в предыдущий исторический период.

Станции. Уже в XVIII в. на территории Омского Прииртышья на главных трактах действовала система ямских станций (станов). Наряду с ними, у дорог существовали другие гражданские сооружения: трактиры, корчмы, постоялые дворы, располагавшиеся на перекрестках, на выездах из селений.

В 1733–1734 гг. на строящемся через Аевский волок участке Московско-Сибирского тракта на расстоянии от 20 до 25 верст были построены станы – просторные избы для «обогрева проезжающих» с запасами сена для лошадей⁸³. С годами эти станы превратились в богатые деревни. Для обеспечения регулярной почтовой гоньбы к станам был «прикреплен» транспорт. Так, например, после основания д. Становки современного Большеуковского района в деревне с этой целью было выставлено 6 лошадей из Тарского яма⁸⁴. В 1742 г. Сибирская губернская канцелярия направила в города Томск и Тару указы с требованием «на тех дорогах, где более проезжают всякого звания людей по нужнейшим делам», построить станцы и зимовья, на каждом должно находиться по 4 хороших лошади⁸⁵. В 1744–1745 гг. между Тобольском и Тарой было 20

⁸¹ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 92–2–I. Л. 9; Д. 107–3–II. Л. 13, 25.

⁸² *Сардаров А. С.* Архитектура автомобильных дорог. – М. : Транспорт, 1986. – С. 33, 35.

⁸³ *Колесников А. Д., Якушина Н. Г.* [и др.]. От тропы к тракту ... С. 61.

⁸⁴ *Зензин Е. П.* Из истории села Становка Большеуковского района // Материалы обл. науч.-практ. конф., посвящ. 275-летию г. Омска. Секция: История Омска и Омской области. – Омск, 1991. – С. 141.

⁸⁵ *Колесников А. Д.* Сибирский тракт. С. 102

почтовых станций, в том числе на территории нынешней Омской области – Верх-Аевская, Становка, Рыбинская (Большие Уки), Фирстовская, Чаунина, Завьялова, Знаменская и Бутакова⁸⁶. Население редких деревень было вынуждено содержать эти станцы. Так, например, крестьяне Бергамацкой слободы в 1760-е гг. поставляли лошадей до Каинска на 254 версты, в другую сторону, на Тару, – на 37 верст, в третью, на Омск, – на 145 верст. Эти же крестьяне возили бесплатно провиант на Новую (Ново-Ишимскую) линию за 300 верст, содержали 7 почтовых станцев летом и 6 станцев зимой, на которых постоянно дежурило по 6 лошадей для перевозки воинских людей и пакетов бесплатно⁸⁷. Впоследствии для организации передвижения по каждому вновь проложенному тракту на его маршруте через каждые 20–25 верст устраивали почтовые избышки, которые со временем становились основой деревень, централизованно заселенных вольными поселенцами («охотниками») или «ссылными», выполнявшими тяжелые дорожную и ямскую повинности⁸⁸. Так, в «Ведомости об отправлении обывательской подводной гоньбы по Омскому округу» 1852 г. названы волости, обязанные отправлять гоньбу, число душ, отправляющих повинности, наименование станций, на которых должна содержаться гоньба, и число содержимых пар лошадей⁸⁹.

Уже во второй половине XIX в., когда по трактам началось активное торговое движение, притрактовые населенные пункты стали иметь массу преимуществ по сравнению с другими селениями. Их жители, обслуживая большую дорогу, содержали кузницы, лавки, постоянные дворы, продавали овес, сено и др.⁹⁰ Значительный доход приносил извозный промысел⁹¹.

Для того, чтобы путешественники смогли в населенном пункте обнаружить постоянный двор среди других построек, его выделяли специальным знаком. Часто на ворота постоянного двора

⁸⁶ Палашенков А. Ф. Из прошлого Старого Московско-Сибирского тракта. С. 157.

⁸⁷ Колесников А. Д. Сибирский тракт. С. 106.

⁸⁸ Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта ... С. 22–34.

⁸⁹ ГИАОО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 131. Л. 52–53.

⁹⁰ См., напр.: Саньков М. И. Саргатское притяжение. – Омск : Ом. кн. изд-во, 1999. – С. 49.

⁹¹ См. подробнее: Катионов О. Н. Трудовые традиции в извозном промысле крестьян Сибири во второй половине XIX в. // Трудовые традиции сибирского крестьянства (конец XVIII – начало XX века). – Новосибирск, 1982. – С. 24–42.

крепили высокий шест, к которому привязывали пучок сена. В с. Такмык Большереченского района сохранился дом, который в начале XX в. находился в комплексе постоянного двора (рис. 39).

Если в селении не было постоянного двора, то путешественники просились переночевать в любой дом. Люди, часто путешествовавшие по определенному маршруту, сами себе устраивали постоянные дворы в деревнях, расположенных на пути. Для этого они заранее договаривались с каким-либо хозяином и привозили ему дрова, сено. Позднее, двигаясь по маршруту, приезжали в этот дом ночевать, где уже считались своими *заезжими* (с. Паново Крутинского района).

На участках трактовых дорог, где деревни были расположены далеко друг от друга, для остановки, ночевки использовали избы дорожных мастеров. Например, на участке тракта с. Паново – д. Крутинка Крутинского района такой заезжей избой была изба дорожного мастера Лиходеева, отмеченная на картах Тюкалинского уезда 1921 г. и простоявшая до 1960-х гг.

Население, проживавшее вдали от трактов, для ночевки и отдыха в пути обычно использовало дома родственников и знакомых. Летом могли ночевать и под открытым небом. В одних случаях, «где ночь придавит, там и останавливались» (д. Яготово Большереченского района). По другим сведениям, на дорогах существовали традиционные места отдыха и ночевки.

Кроме станций и постоянных дворов, к гражданским дорожным строениям можно отнести и дома перевозчиков, которые располагались у речных переправ. Здесь путешественники могли переночевать, переждать неблагоприятные для переезда погодные условия. Для этого в таком доме была отдельная комната.

Еще одним видом строений были этапные сооружения (этапы и полуэтапы), размещавшиеся на окраинах сел и деревень, расположенных на Казенном тракте. Их строительство началось в 1824 г., а закончилось в 1831 г. под непосредственным контролем генерал-губернатора Западной Сибири П. М. Капцевича⁹². Этапы были расположены на расстоянии 50–60 км друг от друга. Между ними на расстоянии примерно 20 км находились полуэтапы. На

⁹² Новиков Ф. И., Вяткин И. А. Московско-Сибирский тракт: уникальный объект для туристско-экскурсионных целей // Природа и природопользование на рубеже XXI в. – Омск, 1999. – С. 347.

этапах полагалась арестантским партиям дневка (день и две ночи), на полуэтапах – только ночевка⁹³.

2.4. Проезжая часть, земляное полотно

В эпоху Средневековья в Омском Прииртышье дорог с устроенной проезжей частью и земляным полотном не существовало. Ни у кого не было необходимости заниматься строительством этих элементов путей сообщения. Хотя, вероятно, устройство проезжей части осуществлялось местным населением вблизи непосредственного входа (въезда) на поселения. Или «проезжая часть» здесь организовывалась естественным образом в ходе ежедневной хозяйственной деятельности.

После вхождения Омского Прииртышья в состав Сибирского ханства во второй половине XVI в. здесь мог возникнуть этот элемент системы дорог. Редкие письменные источники позволяют нам делать такие предположения. С. У. Ремезов в своей летописи отмечал: «Кутугаю, же едущи санми, *по пути* (выделено нами. – А. М.) возвещающе во всех Кучумовых городех...»⁹⁴ В августе 1581 г. после захвата отрядом Ермака Карачина городка «Кучум же от великаго ужаса з бусурманы по всем *дорогам* (выделено нами. – А. М.) до Карачина караулы несводные поставил»⁹⁵. Казаки Ермака пользовались для передвижения не только водными путями. Так, все в той же Ремезовской летописи написано, что «казакон же ездящим по жильям татарским и по промыслам смело не боящесе ничего; ехавшим 20-ти казакон на Абалацое озеро для ловления рыбы ноября в 5 день и без опасения спящим нощию, от Маметкула царевича убиени быша...»⁹⁶. После поражения на Чувашском мысу и сдачи столицы «Кучюму же прибывающу *на дорогах* (выделено нами. – А. М.) на урочищах Вагаю Куларова и Тархан в крепких местах»⁹⁷.

⁹³ Описание и чертежи этих сооружений представлены в работах: Колесников В. П. Записки несчастного содержаща путешествие в Сибирь по канату. – СПб. : ОГНИ, 1914. – С. 93–94; Палашенков А. Ф. Из прошлого Старого Московско-Сибирского тракта. С. 158–159.

⁹⁴ Ремезовская летопись по Мировичеву списку // Сибирские летописи. Изд. Имп. археограф. комис. – СПб. : Тип. И. Н. Скороходова, 1907. – С. 321.

⁹⁵ Там же. С. 327.

⁹⁶ Там же. С. 333, 336.

⁹⁷ Ремезовская летопись по Мировичеву списку. С. 339.

В. С. Синяев в своей публикации «Окончательный разгром Кучума на Оби в 1598 году» писал: «Идя по следам Кучума, Воейков мог в основном быстро двигаться по сравнительно прямым, уже наезженным дорогам»⁹⁸. Мы можем сказать больше: молниеносный поход А. М. Воейкова из Тарского городка к р. Оби мог состояться только при наличии удовлетворительных сухопутных путей сообщения.

Косвенным свидетельством наличия в Сибирском ханстве проезжей части дорог является присутствие у жителей государства колесного транспорта. Так, из русских летописей известно, что в 1595 г. хан Кучум стоял вверх по Иртышу «меж двух речек, одернувся телегами»⁹⁹.

В XVII в. Русское государство не занималось в Омском Приртышье организацией дорог. Оно с большим трудом пыталось устоять под натиском калмыцких военных выступлений, которые оттеснили границу России на 200 верст на север. В течение XVIII в. устройством проезжей части в регионе также никто не занимался. В лучшем случае силы сибирской администрации уходили на возведение дорожных искусственных сооружений. В начале XIX в. все дороги государства, находившиеся в ведении Главного управления водными и сухопутными сообщениями, были разделены в соответствии с их важностью на четыре разряда. При этом сибирские дороги были отнесены к дорогам III, IV разрядов. В 1883 г. был принят закон, определивший в общих чертах сеть важнейших шоссейных дорог России и установивший основные правила их устройства и содержания. Все сухопутные дороги были разделены на пять классов: 1) дороги главных сообщений; 2) дороги больших сообщений; 3) дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию; 4) дороги уездных, почтовых и торговых сообщений и 5) дороги сельские и полевые. Сибирские дороги были отнесены к дорогам 3–5-го классов¹⁰⁰. В 1936 г. дороги Омской области относились ко всем классам дорог СССР. I класс – дороги союзного значения, II класс – дороги республиканского значения, III класс – дороги областного значения, и, кроме того, существовал

⁹⁸ Синяев В. С. Окончательный разгром Кучума на Оби в 1598 году // *Вопр. географии Сибири.* – 1951. – № 2. – С. 150.

⁹⁹ Миллер Г. Ф. *История Сибири.* – М. : Изд-во АН СССР, 1937. – Т. I. – С. 366–367

¹⁰⁰ Кудрявцев А. С. *Очерки истории дорожного строительства в СССР ...* С. 141, 148, 205.

отдельно класс «низовая сеть (районные и сельские дороги)»¹⁰¹. Несмотря на повышение своего статуса на всем протяжении XVIII – первой трети XX в., тип дорог Омского Прииртышья медленно эволюционировал от троп до профилированных дорог, улучшенных добавками. В 1911 г. в Сибири не было ни одной шоссейной или мощеной дороги¹⁰².

Русское население региона в XIX–XX вв. четко разделяло всю совокупность дорог на две категории. Трактовые дороги называли большаками, все остальные дороги – забочинными дорогами (в значении «проселочные»), т. е. расположенными в стороне, «сбоку» за большаком¹⁰³. Сибирские татары называли профилированные дороги *оллу юл* (большая дорога), *пайшак* (большак); простые грунтовые дороги – *юл*, тропу – *сукмак*¹⁰⁴. Казахи называли простые грунтовые дороги *жол*, профилированные дороги – *профиль*, тропы – *аяк жол* (от *аяк* – нога)¹⁰⁵.

Мы считаем, что на основании анализа состояния проезжей части всю совокупность дорог Омского Прииртышья XVIII–XIX вв. возможно разделить на три вида: грунтовая дорога без земляного полотна; грунтовая дорога с частичным присутствием земляного полотна на заболоченных и низких местах; улучшенная грунтовая профилированная дорога.

Особенности того или иного ландшафта влияли на уровень технической организации проезжей части дорог. Так, в первой половине XVIII в. на Северо-Казахстанской равнине левобережья Иртыша, южной части Западно-Барабинской равнины правобережья Иртыша, где развивалось скотоводческое кочевое хозяйство джунгар и киргиз-кайсаков (казахов), передвижение верховым, вьючным и колесным транспортом осуществлялось почти в произвольных направлениях. Проезжая часть здесь была представлена слабо выделяющейся на местности тропой, обходящей различные пре-

¹⁰¹ *Исаков М.* Наше дорожное хозяйство // Народное хозяйство Омской области. – 1936. – № 3 (11). – С. 58.

¹⁰² *Кудрявцев А. С.* Очерки истории дорожного строительства в СССР ... С. 235, 236, табл.

¹⁰³ СРСГСП. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 1992. – Т. 1. – С. 216–217.

¹⁰⁴ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 113–1–III. Л. 113.

¹⁰⁵ *Матвеев А. В.* Материальные элементы традиционной культуры передвижения казахов современного Горьковского района Омской области в конце XIX – первой половине XX в. // Степной край: зона взаимодействия русского и казахского народов (XVIII–XX вв.) : тез. докл. и сообщ. II Междунар. науч. конф. – Омск, 2001. – С. 177–178.

пятствия (реки, овраги, болота). В основном же передвижение шло по ориентирам (колодцы, могильники, отдельно стоящие деревья, озера, реки). В XVIII в. крепости и форпосты сибирских укрепленных линий, размещенные вдоль Иртыша и Камышловской котловины, стали пунктами торговли, к которым направились многочисленные скотопробойные дороги. Позднее, в XIX – первой половине XX в., когда приток переселенцев увеличил численность населения этой территории и количество их оседлых поселений, наладилось регулярное передвижение по некоторым маршрутам, произошло закрепление дорог на местности. В ряде случаев прежние маршруты были спрямлены за счет устройства дорожных искусственных сооружений через речки, овраги. В XVIII в. Семипалатинский и Петропавловский тракты быстрее других были зафиксированы в ландшафте, поскольку, соединяя крепости, форпосты оборонительных линий, они регулярно использовались в различных целях не только населением, но и сибирской администрацией. А по Семипалатинскому тракту на всем рассматриваемом временном отрезке осуществлялась еще и почтовая гоньба. Все рассмотренные дороги представляют выделенный нами вид: *грунтовая дорога без земляного полотна (проезжая часть)*.

В других ландшафтных зонах Омского Прииртышья (степные и лесостепные Ишимская и Западно-Барабинская равнины; лесные Тара-Туйская и Нижнеиртышская равнины), где в XVIII в. развивалось комплексное хозяйство русских и сибирских татар, передвижение колесного транспорта обуславливало определенные требования к ширине и ровности пути и, соответственно, делало необходимым устройство проезжей части, которая представляла собой расчищенную для движения пешеходов, конников и повозок полосу земли, устойчиво закрепленную на местности. Преграду путешественникам составляли леса, болота, реки, озера, что привело к раннему появлению в указанных ландшафтных зонах участков проезжей части, проложенных в просеках, и участков проезжей части, помещенных на земляное полотно (гати – на болотистых участках). Известно, например, что в низких местах, где после дождей весной скапливалась вода, местные жители делали простую насыпь-дамбу (рис. 40). Для этого они в это место свозили на телегах землю, а потом утаптывали ее¹⁰⁶. Такая расчищенная от леса проезжая часть, проходящая местами по гатям, низким местам, бы-

¹⁰⁶ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 107–3–II. Л. 28.

ла в XVIII–XIX вв. в Омском Прииртышье видом *грунтовой дороги с частичным присутствием земляного полотна на заболоченных и низких местах*. В 1754 г. специальный указ определил необходимой шириной Сибирского тракта расстояние в 10 сажень. В 1766 г. в инструкции землемерам (от 13 февраля) и в инструкции межевщикам (от 25 мая) также было указано, что ширина «прочих больших дорог» (к которым относился и Сибирский тракт) – 10 сажень под саму дорогу и по 10 сажень по сторонам ее. Что касается ширины проселочных дорог, то она, как и раньше, принималась в 3 сажени¹⁰⁷.

Во второй половине XVIII в. в России в целях улучшения состояния сухопутных путей наиболее значительное применение находили не строительные, а ремонтные мероприятия, поскольку деятельность русского правительства в области дорожного строительства была направлена прежде всего на содержание дорог в таком состоянии, чтобы «проезд по оным безостановочно был возможен»¹⁰⁸.

В начале XIX в. дорожное строительство в Омском Прииртышье вышло на новый уровень, однако только в отношении крупнейших губернских дорог. Ранее мы указали на реформирование административных учреждений, отвечавших за обслуживание путей сообщения России. В указе от 4 мая 1819 г., в дополнении к Правилам устройства дорог, в § 13, говорилось: «По губерниям сибирским, где лесов много, а жителей мало, 30-саженную ширину полос земли к дорогам принадлежащей, оставляют только в тех местах, где лесов нет, или оные прежде расчищены, где же полосы сии издавна запущены, там стараться расширить оные на первый случай хотя до 10 сажень, а со временем и более». Ширина проезжей части в соответствии с нормами должна была быть при сухом и твердом грунте 5 сажень, а при мягком, глинистом и черноземе – 10 сажень. По низким и болотистым местам дорога должна была возвышаться в виде плотины на фашинах и потом засыпаться сухой землей, утрамбованной до такой степени, чтобы могла выдерживать каменную, жердевую или пластинную дерновую настилку, сверху которой наводился слой из гравия, крупного песка и пр. Ширина мостов, плотин, гатей полагалась в 4 сажени. Ширина ка-

¹⁰⁷ ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XVII, № 12570, 12659.

¹⁰⁸ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР ... С. 107.

нав возле полотна определялась таким образом: на твердом грунте они могли быть от 1,5 до 2 аршин, на мягком грунте (глина, чернозем) – от 3 до 4 аршин, а по болотистым землям, где дорога строилась из фашинника, – от 2 до 2,5 саженьей¹⁰⁹. Такой вид должны были иметь наиболее важные пути сообщения, в том числе и Сибирский тракт. Для покрытия трактов предполагалось использовать различные материалы, главным образом речную гальку. Но этот материал в Омском Прииртышье практически отсутствовал. Поэтому дорожной одежды как элемента земляного полотна в этом регионе в рассматриваемый период не было.

На практике Высочайше утвержденные правила устройства дорог 1819 г. нередко нарушались. Так, командированный в г. Кайинск для устройства дорог инженер-подполковник Гирш в своем отчете писал, что дороги исправлялись здесь только «хворостом с накидкой сверху землю». В летнее и сухое время устроенные таким образом дороги были довольно удобны для проезда, но в дождливое время, особенно осенью или во время таяния снегов весной, эта земля превращалась в жидкую грязь и расплывалась вместе с водой, а на дороге оставался один хворост, который также разрушался, так как не был ничем укреплен, и дорога становилась непроезжей¹¹⁰. Однако при хорошем ремонте Сибирский тракт принимал вид приличного шоссе, имел в поперечном разрезе выпуклую форму. Ширину дороги увеличили за счет раскорчевки леса. Для регулярного спуска воды из канав были отрыты поперечные боковые канавы, через которые устраивали мостики. Косогоры и спуски выравнивали. На спусках трактов в лога по внешнему краю дороги устраивали прочные перила или близко поставленные друг к другу столбики для предохранения от падения экипажей или возов с обрыва. На участках с болотистой почвой настилали гати¹¹¹. Вместе с тем установленная Правилами устройства дорог необходимая ширина проезжей части тракта не выдерживалась. В се-

¹⁰⁹ ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XXXVI, № 27787.

¹¹⁰ ГИАОО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 363. Л. 62.

¹¹¹ Там же. Ф. 2. Оп. 1. Д. 347. Л. 8, 9; *Катионов О. Н.* Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. // *Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма* : сб. науч. тр. – Новосибирск, 1983. – С. 83; *Катионов О. Н., Кузнецова Ф. С.* Московский тракт и его эксплуатация ... С. 51–52.

редине XIX в. она достигла 6 сажений, хотя инструкция начальника сухопутных сообщений Западной Сибири предусматривала ширину дороги в 15 сажений¹¹².

В Омском Прииртышье в *улучшенную грунтовую профилированную дорогу (проезжая часть + земляное полотно)* к середине XIX в. превратились различные отрезки Сибирского тракта (Казенный и Купеческий тракты).

В силу разных причин уже в 1860-е гг. в Тобольской и Томской губерниях дороги подверглись чрезмерному повреждению и требовали значительной починки и исправления. Гати необходимо было поднимать из-за осадки, мосты требовали починки перил, замены брусьев, выкашивания возле них камышей и кустарников. В Омском округе «по сторонам дороги остались только признаки канавок и выросли перелески... которые поддерживают на ней воду, препятствуя действию солнца»¹¹³. По рассказам жителей деревень, расположенных на маршрутах Московско-Сибирского тракта, в которых были учреждены почтовые станции, весной и летом 1863 г. до самого замерзания осенью проезд был почти невозможен: нередко почта и пассажиры в продолжение целого дня не могли проехать одной станции и вынуждены были ночевать в экипажах на дороге¹¹⁴. Там, где это было возможно, ямщики съезжали с грязной и разбитой дороги и ехали рядом с ней по ровным лугам¹¹⁵. И только зимой тракт представлял собой идеальную транспортную магистраль. Например, в районе г. Тюкалинска, где ширина проезжей части тракта составляла 8 сажений, осуществлялось «четырёхполосное» движение. По краям двигались грузовые подводы, сани, ближе к центру – скоростные рысаки¹¹⁶.

Увеличение количества грунтовых дорог с земляным полотном в Омском Прииртышье произошло в конце XIX – начале XX в. (пик – после 1906 г.) в связи с процессами переселения в Сибирь крестьян из губерний Европейской России. До 1913 г. в Сибири Переселенческим управлением Главного управления землеустройства и земледелия было построено около 10 тыс. верст дорог раз-

¹¹² ГИАОО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 502. Л. 17.

¹¹³ Там же. Оп. 4. Д. 5399. Л. 48.

¹¹⁴ Там же. Л. 49.

¹¹⁵ *Кеннан Дж.* Сибирь и ссылка. Путевые ... Т. 1. С. 67.

¹¹⁶ *Колесников А. Д.* Краеведы о сибирском тракте // Сельская трибуна. – 1996. – 2 авг. – С. 4.

ных типов: «магистральных дорог», «ветвей от магистрали» и «дорог к участкам единоличного пользования». В отчетах о работе Переселенческого управления за 1906–1910, 1912 гг. указаны типовые характеристики элементов этих дорог. *Магистральные дороги* имели земляное полотно шириной 3 сажени, боковые канавы вдоль полотна глубиной 0,20–0,25 сажени, ширину просеки – 10–15 сажень, предельный уклон – 0,05. Для *ветвей от магистрали* ширина полотна была принята в 2 сажени, ширина просеки от 9 до 10 сажень, предельный уклон – 0,10¹¹⁷. В 1910 г. для указанных типов дорог ширину просеки увеличили до 10 сажень для всех дорог¹¹⁸. В 1912 г. *магистральные дороги* строили так же, как и ранее, но с той разницей, что при переходе через болота вместо гатей, «за весьма немногими исключениями, делали насыпи». *Дороги к участкам единоличного пользования* (хуторские дороги) имели ширину полотна в 2,2 сажени, ширину корчеванной полосы – 3,2 сажени и ширину просеки – до 4 сажень. Боковые канавы для этих дорог прокладывали только на заболоченных участках¹¹⁹.

Можно утверждать, что в XVIII – первой трети XX в. на территории Омского Прииртышья произошло многократное увеличение числа дорог, а также усложнение их вида. От простых троп пути развились до профилированных дорог. Проезжая часть наиболее важных дорог была приподнята на земляное полотно. Большую роль в этом процессе в конце XIX – начале XX в. сыграли работы Переселенческого управления Главного управления землеустройства и земледелия. Однако развитие железнодорожного транспорта, как считал А. Д. Колесников, отрицательно сказалось на активности ремонтных работ на основных трактах региона и привело к снижению их пропускной способности¹²⁰. Некоторый всплеск ремонтных работ произошел в 1904–1905 гг., когда Сибирский тракт наряду с Транссибирской железной дорогой обеспечивал массовые перевозки воинских грузов к театру военных действий Русско-японской войны¹²¹.

¹¹⁷ Переселение и землеустройство за Уралом в 1912 г. СПб. : Тип. А. Э. Коллинс, 1913. – С. 240. Указанные источники содержат и конкретный перечень дорог и мостов, принятых к изысканию и строительству, а также стоимость строительства.

¹¹⁸ Переселение и землеустройство за Уралом в 1906–1910 гг. ... С. 390.

¹¹⁹ Переселение и землеустройство за Уралом в 1912 г. ... С. 243–244.

¹²⁰ Колесников А. Д. Сибирский тракт. С. 107.

¹²¹ Гаврилов Н. А., Норкин Н. С., Волков В. П. Пути сообщения. Т. II. С. 503.

О состоянии дорог региона в конце первой трети XX в. можно судить по выступлению на пленуме Облисполкома Омской области в 1936 г. инженера М. Исакова. Он отмечал, что «по обеспеченности дорогами наша область стоит на одном из последних мест среди других краев и областей Союза. Но что особенно характерно для наших дорог, – это низкое их качество, их запущенность... 74,1 проц. представляют собой естественные грунтовые дороги. ... Несмотря на огромный расход труда, многие районные организации относятся к дорожному строительству спустя рукава: трудодни разбазариваются как попало, дорожные денежные фонды расходятся на что угодно, только не на дорожное строительство, о качестве дорожных работ никто не заботится... Качество проектирования из рук вон плохое, между тем стоимость проектных работ поглощает до 25–30 проц. стоимости сооружения... Во многих случаях районные организации исключительно близоруко подходят к вопросам строительства дорог и мостов и вместо того, чтобы строить по проекту, строят на глаз, вместо помощи проектным организациям затягивают оплату проектных работ... Вследствие недостаточной механизации дорожных работ уровень производительности труда на них чрезвычайно низок... Но если со строительством дорог и мостов дело обстоит плохо, то содержание и уход за построенными дорогами совершенно не организованы. Во многих районах прикрепление дорог к сельсоветам произведено формально, фактически за них никто не отвечает. Дороги остаются по-прежнему беспризорными. <...> С кадрами дела обстоят у нас очень плохо. Специалистов не хватает, квалификация их низкая, отношение к ним со стороны районных организаций безобразное»¹²². Из текста доклада мы выбрали только заключения специалиста, которые в тексте подтверждены многочисленными примерами безобразного отношения к вопросам строительства и ремонта дорог. Отчасти такое положение было связано с медленным становлением советской системы дорожного строительства.

Сухопутные дороги Омского Прииртышья размещались на наиболее энергетически ценных для передвижения участках ландшафта. Их неотъемлемой частью служили так называемые естест-

¹²² *Исаков М.* Вопросы дорожного строительства // Народное хозяйство Омской области. – 1936. – № 7 (15). – С. 40–46.

венные коридоры, которые позволяли путешественникам перемещаться в обход болот, лесов, крутых берегов рек.

Дорожные искусственные сооружения (мосты, гати, переходы, просеки, броды, взвозы) функционировали на территории региона на всем протяжении рассматриваемого исторического периода. Они возводились в тех местах, где естественные коридоры отсутствовали. Первоначально их конструкция была предельно простой, что обусловлено отсутствием ресурсов для возведения сложных сооружений, а главное – надобности в них. Такие «несложные» конструкции население региона воспроизводило регулярно в периоды отсутствия государственного дорожного строительства. Материалы этнографических экспедиций 1990-х гг. в значительной степени фиксируют эти простые дорожные сооружения вблизи населенных пунктов Омской области. Сибирское ханство, а затем Российская империя стали «заказчиком» сложных по конструкции дорожных искусственных сооружений. Так, например, в Сибирском ханстве функционировали мосты и переходы через р. Иртыш, броды и гати. Российское государство по мере усиления собственного присутствия на территории Омского Прииртышья требовало надежных сооружений в местах естественных преград (рек, болот, лесов и др.). Их конструкции определялись специальными нормативными документами.

Долгое время обстановку дороги для населения региона составляли естественные ориентиры (солнце, звезды, течения рек, отдельные элементы ландшафта), которые при необходимости (например, в зимнее время) дополнялись простыми указателями – вехами, заламами на деревьях. С середины XVIII в. в Омском Прииртышье появились дорожные верстовые столбы. Местами для отдыха в пути населению служили дома родственников, а также постоянные дворы и станции. Отдельной категорией государственных мест отдыха были этапы и полупятапы для ссыльных арестантов.

В эпоху Средневековья в Омском Прииртышье дорог с устроенной проезжей частью и земляным полотном не существовало. Ни у кого не было необходимости заниматься их строительством. Редкие источники говорят о возможности возникновения этого элемента путей сообщения в Сибирском ханстве. После «темного» XVII в., когда Российское государство с трудом удержало территорию Омского Прииртышья в своем составе, здесь начался процесс государственного дорожного строительства.

В XVIII–XIX вв. вся совокупность дорог региона была представлена тремя видами дорог: грунтовая дорога без земляного

полотна; грунтовая дорога с частичным присутствием земляного полотна на заболоченных и низких местах; улучшенная грунтовая профилированная дорога. В улучшенную грунтовую профилированную дорогу (проезжая часть + земляное полотно) к середине XIX в. превратились различные отрезки Сибирского тракта (Казенный и Купеческий тракты). До настоящего времени на территории современной Омской области сохранились участки этих трактов, представляющие собой по сути памятники науки и техники. Увеличение количества грунтовых дорог с земляным полотном в Омском Прииртышье произошло в конце XIX – начале XX в. (пик – после 1906 г.) в связи с процессами переселения в Сибирь крестьян из губерний Европейской России.

Глава 3

ИССЛЕДОВАНИЯ СУХОПУТНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ОМСКОГО ПРИИРТЫШЬЯ С ПОМОЩЬЮ МЕТОДОВ ЭТНОГРАФИИ И АРХЕОЛОГИИ

Водные и сухопутные маршруты Западной Сибири XVII – первой трети XX в. известны и изучались по письменным источникам¹. Однако на основании этого вида источников попытки определения точного местонахождения отрезков путей и конкретных узловых пунктов позднего Средневековья – Нового времени не всегда успешны ввиду того, что в письменных источниках содержатся лишь приблизительные топографические ориентиры. Томский археолог М. П. Черная пишет: «...помощь в такой ситуации оказывают этнографические и археологические источники. Первые дают информацию о точных вариантах направления дорог из каждого населенного пункта, свидетельства их использования различными группами населения, особенности того или иного маршрута. Вторые с максимальной конкретностью локализуют объекты в пространстве, что позволяет уточнить ориентировочные письменные данные, а подчас и кардинально изменить сложившиеся на их основе неверные представления...»²

В 1996–2006 гг. на территории Омского Прииртышья автор на основании широкого круга письменных, этнографических, картографических, археологических, топографических источников проводил работы по реконструкции отдельных маршрутов XVII–XVIII вв., выявлению мест традиционных переправ через р. Иртыш, стратиграфии земляного полотна и проезжей части несколь-

¹ *Бахрушин С. В.* Вопросы русской колонизации Сибири в XVI–XVII вв. // Науч. тр. – М. : Изд-во АН СССР, 1955. – Т. 3. – Очерк второй; *Вилков О. Н.* Торговые пути и динамика торгово-промышленного движения в Сибири XVII в. // Освоение Сибири в эпоху феодализма (XVII–XIX вв.). – Новосибирск, 1968. – С. 59–81; *Он же.* Торговые пути из Сибири в Среднюю Азию и Китай и динамика торгового движения по ним в XVII в. // *Вопр. истории соц.-эконом. и культ. жизни Сибири и Дальнего Востока* : тез. докл. – Новосибирск, 1968. – Вып. 2. – С. 3–36; *Колесников А. Д.* Сибирский тракт // *Вопр. науч.-метод. работы над сводом памятников истории и культуры народов Сибири.* – Новосибирск, 1974. – С. 95–113; *Кузьмина Ф. С.* Устройство главного Сибирского тракта через Барабинскую степь // *Из истории Западной Сибири.* – Новосибирск, 1970. – Вып. 45. – С. 22–34; и др.

² *Черная М. П.* Некоторые проблемы изучения археологического наследия русского населения Сибири // III Сиб. симп. «Культурное наследие народов Западной Сибири: русские старожилы». – Тобольск, 2000. – С. 127.

ких исторических дорог³. Исследованию по объективным причинам не могло быть подвержено значительное количество путей сообщения. Однако были отработаны основные положения методики выявления и фиксации путей сообщения.

3.1. Выявление мест традиционных (XVII–XIX века) переправ через Иртыш

Задачей, которую в XVII–XIX вв. постоянно решала русская администрация в Сибири, был контроль основных транспортных

³ *Матвеев А. В.* Дороги в системе археолого-этнографических комплексов // Интеграция археологических и этнографических исследований : материалы IV Всерос. науч. сем., посвящ. 60-летию со дня рождения В. И. Васильева. – Новосибирск ; Омск, 1996. – Ч. II. – С. 71–73; *Он же.* Археологические исследования форпостов Ишимской (Старо-Ишимской) линии XVIII в. и реконструкция маршрутов передвижения русского населения Среднего Прииртышья // III Сиб. симп. «Культурное наследие народов Западной Сибири: русские старожилы». – Тобольск, 2000. – С. 389–393; *Он же.* Материальные элементы традиционной культуры передвижения казахов современного Горьковского района Омской области в конце XIX – первой половине XX в. // Степной край: зона взаимодействия русского и казахского народов (XVIII–XX вв.) : II Междунар. науч. конф. : тез. докл. и сообщ. – Омск, 2001. – С. 176–179; *Он же.* Переправы через р. Иртыш в свете изучения Сибирских оборонительных линий XVIII в. // Пространство культуры в археолого-этнографическом измерении. Западная Сибирь и сопредельные территории : материалы XII Зап.-Сиб. археол.-этнограф. конф. – Томск, 2001. – С. 52–54; *Он же.* Дороги верхнего и среднего Приошья в XVII–XVIII вв. (попытка исторической реконструкции) // Культура русских в археологических исследованиях : сб. науч. тр. – Омск, 2002. – С. 82–88; *Он же.* Опыт археологического изучения взвозов у городища Надеждинка VII в Муромцевском районе Омской области // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Одесса ; Омск : Изд-во ОмГПУ, 2007. – С. 72–75; *Он же.* О главном средневековом пути сообщения Среднего Прииртышья // История и культура Сибири : сб. науч. тр., посвящ. 15-летию Ом. фил. Объединен. ин-та истории, филологии и философии СО РАН. – Омск : Изд-во ОмГПУ, 2007. – С. 132–139; *Он же.* Новые возможности для создания карт сетей сухопутных коммуникаций прошлого // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Казань : Ин-т истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2010. – Ч. 1. – С. 27–28; *Грачев М. А., Матвеев А. В., Трофимов Ю. В.* Поиск форпостов Ишимской линии на территории Крутинского, Тюкалинского и Колосовского районов Омской области в 2000 г. // Гуманитарное знание. Сер. Преемственность : ежегодник. Вып. 4 : сб. науч. тр. – Омск, 2000. – С. 173–181; *Матвеев А. В., Татауров С. Ф.* Пути сообщения сибирских ханств // Вестн. Ом. ун-та. – 2011. – № 3. – С. 95–101; *Матвеев А. В., Трофимов Ю. В.* Поиск «Угуйского волока» – одной из главных широтных магистралей северо-западной Барабы XVII – первой половины XVIII в. // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Омск : Издат. дом «Наука», 2005. – С. 155–158.

артерий. Нами на основании комплекса письменных источников было установлено, что в XVIII в. на территории Омского Прииртышья форпосты Ишимской, Иртышской, Новой (Ново-Ишимской) оборонительных линий главной своей задачей имели прикрытие традиционных транспортных узлов, в том числе мест традиционных переправ через р. Иртыш. Представим доказательства.

В 1745 г. капитан Павлуцкий написал рапорт на имя генерала Х. Т. Киндермана, в котором он, отчитываясь о рассмотрении удобных мест для расположения новых форпостов Иртышской и будущей Ново-Ишимской линий, указывал: «...построить весьма надлежит, кои служить могут для охранения границы и для пересечения неприятельских перелазов под российские жилые места...»⁴

В неопубликованной работе А. Ф. Палашенкова «Иртыш – естественный рубеж» указано: «На старых картах и в памяти народной запечатлены некоторые места “воровских” переправ кочевников через Иртыш. В Чертежной книге Сибири С. У. Ремезов на 3-м листе отмечает: “...а назад переправляются через Иртыш реку на усть Черлаку, на Борщовом яру”»⁵.

С. В. Бахрушин отмечал, что «в районе выше Тары были перевозы через Иртыш, которыми пользовались бухарские караваны. В 1596 г. из г. Тары был послан Илья Беклимешев с отрядом служилых людей “вверх Иртыша по перевозы в судех” для наблюдения за движением Кучумовичей. “А от нового города от Тары до Отчаира перевозу ходу в судех 16 ден, – говорится в воеводской отписке по этому поводу, – а от Чаиры перевозу велели посылати по перевозам вверх по Иртышу до Окмаса перевозу а на низ по Иртышу до Оми и Каратура перевозу, а до Откмаса перевозу от нового города от Тары ходу в судех 20 ден” Указанные перевозы локализуются довольно точно поселками Ачаирским и Большим и Малым Атмасами на правом берегу Иртыша выше Омска»⁶.

Обратим внимание на фразу в тексте, приводимом С. В. Бахрушиным: «...а на низ по Иртышу до Оми и Каратура перевозу...» Г. Е. Катанаев в своей работе писал: «В 1628 г. воеводы Шаховской и Кайсаров били Государю челом о строительстве острога в устье р. Оми “где у калмацких людей перевоз”»⁷.

⁴ ГИАОО. Ф. 366. Оп. 1. Д. 10. Л. 2, 3.

⁵ ОГИК музей. ОМК 13450.

⁶ *Бахрушин С. В.* Сибирь и Средняя Азия в XVII–XVIII вв. // Научные труды. – М., 1959. – Т. 4. – С. 176.

⁷ *Катанаев Г. Е.* Киргизские степи, Средняя Азия и Северный Китай в XVII и XVIII столетиях // Зап. ЗСОИРГО. – Омск, 1893. – Кн. XIV. – С. 64.

В приведенном выше перечне письменных документов четко локализуются «перевозы» через р. Иртыш в районе урочищ Атмас (Окмас, Откмас), Ачаир (Отчаир, Чаир), Черлак, в устье р. Оми, функционировавшие в конце XVI – XVIII в. А в 1716–1720-е гг. на всем протяжении Иртыша к югу от устья Оми до современной границы с Республикой Казахстан были построены два форпоста (Ачаирский и Черлакский) и одна (Омская) крепость. Последняя – именно на южном берегу Оми, где располагался «калмацких людей перевоз».

Для применения корреляции «форпост – переправа» к центральным и северным местностям Омского Прииртышья, где в XVII–XVIII вв. возникли российские укрепления и укрепленные поселения, также есть некоторые основания. С 1682 по 1733 г. самым южным русским населенным пунктом левобережья Иртыша была укрепленная Такмыцкая (Татмыцкая) слобода. До 1741 г. дорога от г. Тары на Омскую крепость проходила до Такмыцкой слободы по левому берегу Иртыша, а у Такмыцкой слободы переходила на правый берег⁸.

А. Ф. Палашенков указывал: «У села Любино-Старожильческое Любинского района протекает безымянная речка. В XVIII в. она называлась “Воровская речка”. Название получила в связи с тем, что глубокий овраг со струящейся по нему речкой в давнем прошлом являлся воровской дорогой степных кочевников. Передают, что воровская переправа через Иртыш находилась также и там, где в настоящее время д. Горная Бития»⁹. Мы же знаем, что в 1740-е гг. на берегу Иртыша наряду с остальными фортификационными сооружениями были построены Воровской и Битеинский форпосты.

Применительно к другим форпостам Ишимской линии доказательство нашего главного предположения может быть пока только косвенным. Известно, что на территории Омского Прииртышья уже в конце XVIII в. все государственные переправы главных сухопутных транспортных артерий находились у мест расположения остатков форпостов Ишимской линии. Через Кушайлинский форпост прошло одно ответвление Тюкалинского тракта от с. Саргатки на с. Крупянское, где и находилась государственная переправа

⁸ Колесников А. Д. Памятники военно-оборонительного искусства Сибири // Памятники истории и архитектуры Сибири. – Новосибирск, 1986. – С. 10.

⁹ ОГИК музей. ОМК 13450.

через р. Иртыш¹⁰. Другое ответвление Тюкалинского тракта шло от с. Черноозерья на д. Боровянку и переправу через Иртыш у с. Серебряного¹¹, проходя рядом с местом расположения Инберенского форпоста. Третье направление шло от с. Могильно-Старожильского к Иртышу на государственную переправу у с. Пустынного¹², проходя в 50 м южнее Ирчинского форпоста.

Таким образом, в XVIII в. на территории Омского Прииртышья узловыми пунктами основных маршрутов, проходивших с запада на восток, являлись переправы («перевозы», «перелазы»), располагавшиеся вблизи Черлакского, Ачаирского форпостов, Омской крепости Иртышской линии, Воровского, Верблюжьего, Битеинского, Кушайлинского, Инберенского, Большереченского, Ирчинского форпостов, Татмыцкой слободы Ишимской линии. Кроме того, известно, что в XVIII в. переправа через Иртыш осуществлялась в районе д. Шуево современного Большереченского района Омской области. Именно отсюда дорога от Тары поворачивала на Томск. Письменные источники указывают на функционирование ряда вышеозначенных переправ и в XVI–XVII вв. (рис. 41).

В результате работы совместной экспедиции ОГИК музея и ОмГУ в августе 2000 г. удалось обнаружить и предварительно исследовать четыре форпоста Ишимской линии, три из них – Верблюжий, Кушайлинский и Ирчинский – располагались на левом берегу Иртыша¹³. Экспедицией было проведено предварительное уточнение мест традиционных (XVII–XIX вв.) переправ через Иртыш, непосредственная локализация которых может быть проведена в результате суммирования археологических сведений о месте расположения того или иного укрепления, изучения картографического материала, этнографических данных, визуального наблюдения. К примеру, было прослежено земляное полотно Купеческого тракта XVIII–XIX вв., ведущего от д. Саргатки к Кушайлинскому форпосту (позднее – д. Кушайлы) и далее к переправе через Иртыш напротив с. Крупянского (рис. 42, 43).

¹⁰ Бутов Н. Странички истории // К новым рубежам (Саргатка). – 1988. – № 154 (7727), 22 дек. – С. 4; ОГИК музей. ОМК 13450.

¹¹ ОГИК музей. ОМК 13450.

¹² Аношин В. С. Где шумит Артынский бор. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1968. – С. 32; ОГИК музей. ОМК 13450.

¹³ Матвеев А. В. Переправы через р. Иртыш ... С. 52–54.

3.2. Поиск Угуйского волока – одной из главных широтных магистралей северо-западной Барабы XVII – первой половины XVIII века

В публикациях сибирских историков второй половины XX в. (Ф. С. Кузнецовой, А. Д. Колесникова, О. Н. Катионова) есть сведения о том, что в XVII в. от г. Тары до Томского города существовал сухопутный путь. Письменные источники показывают его использование как минимум уже с первой трети XVII в. Так, в «Росписи сибирским городам», составленной в 1630-е гг., говорится: «...а ходу от Тары до Томского города летним сухим путем Тарским уездом до Теренинской волости лошаедми, езду 2 недели, а от Теренинской волости до Томского городу езду 2 недели ж... А гоняют в Томский город... тарские ясачные татарове». «Чертеж всей Сибири, збиранный в Тобольск по указу царя Алексея Михайловича» 1667 г. подтверждает эти сроки путешествия¹⁴. Э. П. Зиннер писал, что в XVII в. этот путь занимал в среднем 15 дней¹⁵.

С. У. Ремезов на вкладке к листу 93 «Хорографической чертежной книги» (1697–1711) указал не одну, а три дороги от г. Тары до Томского города (рис. 44). Из г. Тары они одним маршрутом шли по левому берегу р. Иртыш, вверх по его течению. Южнее устья р. Тары существовала переправа через Иртыш. Проезжавший здесь в 1734 г. Г. Ф. Миллер отметил ее у д. Шуева (в 47 верстах южнее г. Тары)¹⁶. На правом берегу Иртыша от переправы дорога шла на восток к д. Бернагуль, затем вдоль южного (левого) берега р. Тары через деревни Резина, Еремина к слободе Бергамацкой, далее через деревни Абросимова, Муромцова к волости Чертанлы и затем к оз. Угуй¹⁷. Это был основной маршрут, от

¹⁴ *Титов А. А.* Сибирь в XVII в. : сб. старинных русских статей о Сибири и прилегающих к ней землях. – М., 1890. – С. 18, 37.

¹⁵ *Зиннер Э. П.* Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и ученых XVIII в. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1968. – С. 78.

¹⁶ *Миллер Г. Ф.* Описание городов, крепостей, острогов, слобод, сел, деревень, островов, рек, речек, озер и других достопримечательностей на реке Иртыш и возле него вверх от города Тобольска // Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г. Ф. Миллера / изд. подг. А. Х. Элерт. – Новосибирск, 1996. – С. 93.

¹⁷ *Кузнецова Ф. С.* Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири (XVII – начало XX в.) : межвуз. сб. науч. тр. – Новосибирск, 1985. – С. 22; The atlas of Siberia by Semyon Remezov / Facsimilt edition with an introduction by Leo Bagrow. – S-Gravenhage : Mouton & Co, 1958. – L. 93a.

которого в центральной части Барабинской степи существовало два ответвления.

Первая дорога начиналась на правом берегу р. Тары от устья р. Тунуски и юртов Сабунтеевых. Затем она шла далее на восток по правому берегу р. Тары через волость Чои и в ее верховьях, поворачивая от Турашской волости, направлялась к югу, где последовательно пересекала верховья рек Урман, Тартас, Арзаклы, Кама, Ича, Омь и выходила к р. Карагат.

Вторая дорога ответвлялась от основного маршрута перед д. Чертанлы, где переходила на правый берег р. Тары. Отсюда от юртов Калмак дорога шла на восток и снова переходила на левый берег р. Тары напротив юртов Тогашевых, от которых через верховья рек Аксазык, Тартас, Кама, Ича, Омь направлялась к р. Карагат.

Ф. С. Кузнецова применительно к XVIII в. называет участок главной сибирской дороги на протяжении от д. Муромцево до р. Тартас Угуйским волоком, который «простирается по болотистой местности на 132 версты»¹⁸. Вероятно, она имеет в виду основной (наиболее южный) маршрут, отмеченный на карте С. У. Ремезова. Наверняка по нему зимой 1720 г. проехало посольство Л. В. Измайлова в Пекин. Описание этой дороги составил участник посольства – Джон Белл. Из описания становится ясно, что неустроенная дорога шла через русские и татарские селения, во многих местах по совершенно безлюдной местности. Лошадей меняли только в крупных населенных пунктах, таких как Тара, Томск, поэтому приходилось ехать с остановками, необходимыми для отдыха и кормления лошадей¹⁹.

В 1722 г. из г. Тары через Барабу до Чаусского острога на Оби проехал Д. Г. Мессершмидт²⁰. Однако его работа до сих пор не переведена на русский язык. Поэтому большую ценность для нас представляет описание путешествия И. Г. Гмелина. Он в 1741 г. проследовал через Барабу, возвращаясь из Восточной Сибири. «...В 7 верстах от Усть-Тартасского укрепления Гмелин переправился на северный берег р. Оми и, оставив позади озера Тюсьменя, Утлу, Ярлу и другие, от озера Кумлу повернул на запад, добрался

¹⁸ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов ... С. 27.

¹⁹ Там же. С. 24.

²⁰ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту (из истории дорожного строительства Сибири) // Тр. Сиб. автомоб.-дорож. ин-та. Гуманитарные, социально-экономические и естественнонаучные исследования. – Омск, 1997. – Ч. 2. – С. 59.

до р. Угуй, впадающей в одноименное озеро. От северо-западного берега озера Угуй столбовая дорога до Бергамацкой слободы шла влево, по большей части прямо на запад. Однако местные татары посоветовали Гмелину отправиться *другим путем* (выделено нами. – А. М.): на северо-восток, прямо к р. Таре, мимо озера Чичкан»²¹. Таким образом, очевидно, что между г. Тарой и г. Томском на участке между р. Тарой и оз. Угуй существовал еще один путь.

Выявление означенных маршрутов XVII–XVIII вв. на территории северо-западной Барабы мы решили осуществлять последовательно. Объектом для апробации методики поиска подобных путей сообщения стал самый южный из известных нам маршрутов – «столбовая дорога» – Угуйский волок.

Важным этапом локализации маршрута древней дороги является анализ современного ландшафта. Для его проведения мы использовали подробные карты (1:100000 и 1:200000). Из имеющейся на настоящей момент сети полевых и проселочных дорог, проходящих от оз. Угуй (территория современного Усть-Таркского района Новосибирской области) на северо-запад, мы выбрали маршрут, проложенный по правому берегу р. Угуйки через деревни Черниговку и Мартынова, болото Большая Грязь к д. Курнево (территория современного Муромцевского района Омской области). Эта дорога проходила по наименее заболоченной территории. На ее протяжении имеется топоним «Большая Грязь», который мог быть связан со сложившимся у населения отношением к состоянию пути. И еще. Именно этот маршрут максимально далеко проходил «от северо-западного берега озера Угуй... влево, по большей части прямо на запад» («столбовая дорога» И. Г. Гмелина).

В августе 2004 г. на территории Усть-Таркского района Новосибирской области и Муромцевского района Омской области экспедиция ОГИК музея под руководством автора осуществила археолого-этнографические изыскания. Задачами экспедиции были: археологическое обследование водораздела рек Оми и Тары для изучения вопроса о прохождении здесь в XVII в. первой русской дороги из г. Тары в г. Томск; сбор этнографической информации по темам «История населенных пунктов», «Пути сообщения», «Транспорт».

Первоначально в районе с. Угуй были обследованы окрестности оз. Угуй, осмотрен татарский мазарат, на котором произве-

²¹ Миненко Н. А. По старому Московскому тракту – Новосибирск : Новосибир. кн. изд-во, 1990. – С. 34–35.

дены описание и фотофиксация надмогильных сооружений. По имеющимся в МАЭ ОмГУ этнографическим данным, мазарат в окрестностях с. Угуй имеет достаточно раннее происхождение. Информатор Халюлла Валеевич Ниязов (1924 г. р., ныне покойный) утверждал, что мазарату лет 400²². Эти же сведения были подтверждены в 2004 г. татарами с. Угуй и д. Черниговки.

В 0,25 км на З от татарского мазарата, в 1,5 км на ЮВ от д. Черниговки, в 20 м на В от проселочной дороги д. Черниговка – с. Мирный на засеянном кукурузном поле участниками экспедиции была обнаружена курганная группа Черниговка I. Датировка курганной группы и ее культурная принадлежность неясны.

На северном берегу оз. Угуй было обнаружено поселение Угуй I. Оно расположено в 1,75 км на В от с. Угуй, в 4,5 км на СВВ от д. Черниговки, в 10–20 м на С от оз. Угуй, на склоне первой надпойменной террасы. Памятник располагался в распаханном урочище «Перейма». Именно здесь находится перемычка между озерами Угуй и Угуй (Уракай). Памятник на местности выделяется многочисленными фрагментами костей животных, керамических сосудов, глиняной обмазки. Границы памятника определены по границам распространения находок. Поселение ориентировано по линии З–В. Его длина – 210 м, ширина – 40–50 м. Вдоль южной границы памятника, вдоль северного берега оз. Угуй, проходит проселочная дорога из с. Угуй в д. Чичканку.

На территории памятника был произведен сбор подъемного материала (20 фрагментов керамики, камень, фрагмент точильного бруска), на западной границе поселения был разбит шурф 1 × 1 м, ориентированный по линии С–Ю.

Стратиграфия шурфа: гумус черного цвета – 0,3–0,2 м; гумус черного цвета с вкраплениями белой органики – 0,13–0,1 м; суглинок желто-коричневого цвета – 0,2–0,15 м; материк – суглинок желтого цвета.

При выборе шурфа было обнаружено 5 орнаментированных фрагментов керамических сосудов, мелкие фрагменты костей животных и глиняной обмазки.

Характер орнаментации всех обнаруженных на территории поселения фрагментов керамики говорит о многослойности памятника. Выделяются группы керамических традиций ранней бронзы, раннего железного века, позднего Средневековья. Наличие нескольких фрагментов керамики позднего Средневековья XIV–

²² МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. (58–1)–I. Л. 4.

XVII вв. позволяет соотнести памятник с татарскими юртами «Угуйцы», обозначенными на вкладке к листу 93 «Хорографической чертежной книги» С. У. Ремезова 1697–1711 гг.

В с. Угуй, д. Черниговке среди немногочисленных барабинских и казанских татар (основные фамилии: Айдышевы, Яншины, Ниязовы, Вахитовы, Мухамедшины) был проведен сбор информации по теме «Пути сообщения».

Информаторы Н. А. Мухамедшин, Р. Ш. Айдышев, Н. П. Николашин сообщают, что для поездок «в урман» (название северных территорий, примыкающих к р. Таре) местное население на протяжении второй половины XIX – XX в. чаще использовало дорогу вдоль северного берега оз. Угуй, далее через деревни Чичканку, Ренево (ныне – урочище), Орловку (ныне – урочище), Кольцовку, Низовое в с. Муромцево. Туда отправлялись за лесом, зерном, а также на ярмарки.

Дорогу через д. Мартыново (д. Агафонова) на север тоже использовали, но крайне редко, поскольку расстояние «до урмана» по ней больше. Так, например, Николай Абакирович Мухамедшин (1940 г. р.) ездил в д. Черталы в гости к своей теще. Также по этой дороге в 1960–1970-е гг. отправлялись в с. Курнево на машинно-тракторную станцию за запчастями для сельскохозяйственной техники. Для поездок чаще выбирали осеннее время, после того как на землю ложился первый снег. Позже старались не ездить, поскольку снег становился глубоким. От д. Мартыново до д. Самохвалово – 35 км. По дороге надолго нигде не останавливались, но временами давали лошадям отдохнуть. Традиционным местом таких остановок были, например, «самохваловские заимки», расположенные недалеко от д. Мартыново.

Информатор Н. П. Николашин (с. Угуй) сообщил ценные сведения об использовании дороги, проходившей от с. Угуй на север через д. Чичканку (маршрут, по которому проехал И. Г. Гмелин).

«В конце XIX – начале XX в. в с. Угуй проживали люди, которых называли “фильки”. Они были известны тем, что по дороге на Кольцовку через Чичканку в Резинских рямах убивали купцов. Нанимались перевозчиками товаров в Угую и совершали по дороге смертоубийства. Поэтому Резинские рямы долгое время называли Фильковыми рямами»²³.

«В конце 1920-х – начале 1930-х гг. с территории Казахстана через с. Угуй на Чичканку, с. Низовое и д. Красноярку по дороге как

²³ Личный архив автора, 2004.

минимум дважды проходили казахские караваны верблюдов из Павлодара за хлебом. Мама рассказывала, что киргизы заходили в дом и говорили: “Дай мой чашка чай пить буду”. Жители с. Угуй также в голодные годы отправлялись по этой дороге на юг, в Казахстан»²⁴.

Следующим этапом работы экспедиции стало обследование территорий, прилегающих к р. Угуйке, между н. п. Черниговка и д. Мартынова (расстояние – 15 км) – места предположительного прохождения «столбовой дороги» из Тары в Томск. Рельеф местности подсказал авторам, что передвижение вдоль самой речки в августе затруднительно по причине высокой заболоченности и наличия большого числа небольших естественных препятствий в виде ям, ручейков, луж. Весной во время разлива р. Угуйки эта низкая пойма наверняка затоплялась. Поэтому оптимальным могло являться (и является в настоящее время) путешествие по вершинам сглаженных грив, тянущихся вдоль реки и представляющих правобережную первую надпойменную террасу.

На территории д. Мартынова, где в настоящее время проживают русские, немцы, украинцы, белорусы, или близ нее мог в XVII–XVIII вв. находиться пункт остановки для путешественников.

Сбор этнографических данных показал, что для жителей д. Мартынова дорога через болота Большая Грязь и Клюквенное является кратчайшей для путешествия на север, к р. Таре. Ею они и пользовались на протяжении XX в. В настоящее время именно по этой дороге из населенных пунктов Тарского и Муромцевского районов Омской области приезжают на оз. Мартыново охотники и рыбаки. Характерно, что другие полевые дороги, несмотря на деятельность властей в XX в. по улучшению их состояния (строительство насыпей на некоторых участках), в настоящее время не используются. Местное население утверждает, что в районе д. Мартыново нет никаких археологических памятников; зато знает о «кургане по дороге на Самохвалово».

Особое место в экспедиции 2004 г. занял пеший однодневный переход междуречья Оми и Тары протяженностью 31 км. В процессе осмотра междуречья было установлено, что на всем протяжении пути имеется лишь четыре гати, обозначающие наиболее топкие места. В остальном дорога проходит по нерасчлененному низкому рельефу, представленному лесостепным ландшафтом при наличии обширных заболоченных участков, покрытых листовым лесом и кустарником. Была проведена фотофиксация

²⁴ Личный архив автора, 2004.

наиболее показательной гати, конструкция которой означена жителями с. Угуй и д. Мартыново (рис. 45).

В завершении перехода был обнаружен так называемый «курган по дороге на д. Самохвалово». Курган Курнево I расположен в 4 км на В от д. Курнево, в 4,5 км на ЮЗЗ от д. Любимовки Муромцевского района Омской области, в 6,5 км на ЮЮВ от с. Самохвалово, в 0,3 км на В от проселочной дороги д. Мартынова – с. Самохвалово, на пшеничном поле. На местности выделяется полусферической насыпью диаметром 43,5 м, слегка смещенной по направлению С–Ю (длина – 47,5 м) и покрытой луговой растительностью. Размеры и характер насыпи позволяют предварительно датировать курган эпохой раннего железного века (IV в. до н. э. – IV в. н. э.) и отнести его к саргатской культурно-исторической общности.

Таким образом, в результате работ экспедиции 2004 г. были осмотрены ландшафты Омско-Тарского междуречья для уточнения места прохождения Угуйского волока XVII в. Собран пласт этнографической информации по различным сферам культуры татарского, русского населения с. Угуй, деревень Черниговки, Мартыново. Были получены ответы на ранее поставленные вопросы.

1. Стало ясно, почему угуйцы в 1741 г. посоветовали И. Г. Гмелину изменить свой путь и двинуться по дороге не на запад, а на север. Скорее всего, для местного населения эта последняя дорога была традиционной и позволяла в более короткие сроки достичь населенных пунктов по берегам р. Тары, что, наверное, было особенно актуально в определенные сезоны года. Уже на Таре путешественники по дороге, проходившей по ее левому берегу, через обжитые места могли отправляться в города Тару, Тобольск. На всем протяжении XIX–XX вв. этот маршрут между оз. Угуй и р. Тарой не потерял своего значения для передвижения групп населения и был местами только несколько спрямлен (так, например, в настоящее время дорога не заходит в д. Чичканку). Показательным является знание этого маршрута казахским населением первой трети XX в. Возможно, означенный маршрут – один из древнейших путей северо-западной части Барабы.

2. Государственная «столбовая дорога» XVII в. из г. Тары в г. Томск на участке от д. Черталы до оз. Угуй, скорее всего, проходила в районе современного маршрута через д. Курнево, заимки с. Самохвалово, д. Мартыново, вдоль р. Угуйки. В пользу этого предположения говорят сносные ландшафтные характеристики со-

временного маршрута; сравнительно короткий отрезок, который проходит дорога по заболоченной местности; наличие двух удобных мест для организации стоянок для отдыха (современная д. Мартыново, «самохваловские заимки»); традиция использования именно этого пути местным населением на протяжении как минимум всего XX в. И еще. В настоящее время повсеместно на территории российских междуречий из сети дорог исчезают неперспективные дорожные маршруты. Остаются традиционные пути, которые могут действовать без государственной поддержки. Из числа ранее существовавших дорог в междуречье Тары и Оми в настоящее время функционирует только этот путь.

О возможности функционирования этого маршрута в более ранние исторические периоды говорит месторасположение кургана Курнево I. Вероятно, он был ориентирован не на р. Тару, поскольку находится от нее вдалеке, в глубине коренной террасы, а на этот меридиональный маршрут. По данным А. Ф. Палашенкова, полученным от местных жителей, на полях деревень Самохвалово, Курнево, Любимовки встречаются и другие древние курганы²⁵. Можно предположить, что они также маркируют подходы к этому междуречному маршруту.

Оба выявленных маршрута от оз. Угуй к д. Черталы (рис. 46) проходят через болотистый регион, в котором существовало и продолжает существовать лишь небольшое число переходов, что также определяет высокую вероятность наших выводов.

3.3. Реконструкция маршрута город Тара – Омская крепость XVIII века

В настоящем разделе мы представим в графическом виде результаты реконструкции места прохождения на территории Омского Прииртышья дороги г. Тара – Омская крепость XVIII в.

Известно, что в 1741 г., в связи с укреплением обороны русских границ от калмыков (джунгар), началось освоение левого берега р. Иртыш. Возникшие здесь в 1740–1747 гг. Воровской, Верблюжий, Битеинский, Кушайлинский, Инберенский, Ирчинский, Большерецкий форпосты стали узловыми пунктами, закрепившими трассу древнего меридионального караванного пути. Эта

²⁵ Палашенков А. Ф. Материалы к археологической карте Омской области // Археология Прииртышья. – Омск, 1980. – С. 135, 137.

дорога (с двумя вариантами движения в пределах современных Саргатского и Большереченского районов) отражена в картографических материалах 1750-х гг.²⁶ (рис. 47).

Сведения о местах расположения форпостов (рис. 48), анализ этнографических материалов, собранных экспедицией ОГИК музея 2000 г., визуальное наблюдение позволили наметить местонахождение значительных участков данного маршрута и пройти по ним. Общей закономерностью расположения дороги является приуроченность к первой надпойменной террасе, а также пойменным гривам и останцам, расположенным параллельно течению Иртыша. Большое значение при реконструкции рассматриваемого пути имело расположение известных археологических памятников периода неолит – средневековье, находящихся на первой надпойменной террасе левого берега Иртыша.

На территории современного Саргатского и Большереченского районов одна из ветвей дороги проходила по коренной террасе левого берега. Ее маршрут реконструируется по местонахождению русских деревень, намеренно размещенных на этом пути в 1760–1770-е гг. (Могильно-Старожильческая, Ингалинская, Карасукская). В настоящее время эта ветвь в значительной степени совпадает с современной трассой Омск – Тара (рис. 49).

3.4. Реконструкция сети маршрутов XVIII–XIX веков на территории западной части Оша-Аевского междуречья

Следующим опытом практических исследований путей сообщения прошлого стало изучение целого комплекса маршрутов путей сообщения XVIII–XIX вв. на отдельной территории – западной части Оша-Аевского междуречья²⁷.

1. Заселение русскими нижнего течения р. Оши началось во второй половине XVII в. со стороны г. Тары²⁸. Первым из известных нам широтных маршрутов Приошья был путь, отображенный в «Хорографической книге» С. У. Ремезова 1697–1711 гг. Он проходил с востока на запад от г. Тары через прииртышские русские деревни Юрлагино, Мешкова, Петрова, слободу Изюцкую (ныне –

²⁶ Материалы из фонда Исилькульского районного краеведческого музея.

²⁷ *Матвеев А. В.* Дороги верхнего и среднего Приошья ... С. 82–88.

²⁸ *Колесников А. Д.* Из истории заселения Среднего Прииртышья // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1963. – № 5 (12). – С. 140, 144, 145.

р. ц. Знаменское), от которой поворачивал на юго-запад к правому берегу р. Оши. Далее дорога шла вдоль правого берега реки вверх по течению, через русские деревни Терехину, Орлову, Колосовку, Ошинскую, Кулу и татарские юрты; затем проходила между двумя крупными озерами (вероятно, системы Больших Крутинских озер), соединенными речкой, на которой обозначен перевоз. От перевоза путь уходил на северо-запад к правому притоку р. Ишим – р. Балаук, вдоль которой направлялся к Викуловской слободе на средний Ишим²⁹ (рис. 50).

С середины XVIII в. параллельно вышеозначенному широтному маршруту русские освоили другую дорогу. Она прошла по левому берегу р. Оши и северному побережью Больших Крутинских озер и соединила построенные здесь в 1740–1747 гг. укрепленные сооружения Ишимской оборонительной линии – Юйский, Кутурлинский, Кумырский, Усть-Лагатский, Причелдакский, Степанихинский форпосты³⁰. Форпосты стали узловыми пунктами новой широтной дороги, значение которой сохранялось на всем протяжении XVIII–XIX вв.³¹ На «Дорожной карте Российской империи...» 1809 г.³² (рис. 9), «Новой географической дорожной карте Российской империи...» 1833 г. (рис. 10)³³ эта дорога выделена наряду с маршрутами Казенного, Купеческого, Петропавловского и Семипалатинского трактов. С начала XIX в. происходило интенсивное использование дороги для провоза транзитных грузов³⁴.

В 2000 г. комплексная экспедиция ОГИК музея и МАЭ ОмГУ в Крутинском, Тюкалинском, Колосовском районах Омской области занималась поиском и фиксацией узловых пунктов указанного широтного маршрута. Были обнаружены и обследованы Кумырский форпост и не упоминавшийся ранее в научно-исследовательской литературе и известных письменных источниках форпост у современной д. Квашнино Колосовского района³⁵. Определение точного местонахождения Степанихинского, При-

²⁹ The atlas of Siberia by Semyon Remezov. L. 1958, 91a.

³⁰ Колесников А. Д. Памятники военно-оборонительного искусства Сибири. С. 12–14.

³¹ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 61.

³² РГБ. КРГФ. Ко 111/VI–50.

³³ Там же. Ко 110/VIII–37.

³⁴ Колесников А. Д., Якушина Н. Г. [и др.]. От тропы к тракту ... С. 61.

³⁵ Грачев М. А., Матвеев А. В., Трофимов Ю. В. Поиск форпостов Ишимской линии ... С. 173–181.

челдакского, Усть-Логатского, Кутурлинского, Юйского форпостов с помощью методов полевой археологии в настоящее время уже не представляется возможным. Поэтому локализация «ненайденных» укреплений была проведена на основании этнографических и картографических данных. Нами намеренно были пройдены отдельные проселочные дороги, соединяющие места расположения форпостов³⁶ (рис. 48). Таким образом, представилась возможность провести реконструкцию данного маршрута на картографической основе.

2. Мы считаем, что все форпосты Ишимской линии укреплений являлись и стратегическими точками традиционных меридиональных путей. Сибирская администрация в условиях военной угрозы с юга не имела возможности построить на территории Западной Сибири сплошную оборонительную черту, как это было в Центральной и Южной России. Поэтому оборонительные сооружения закрыли собой только так называемые опасные места. Обратимся к источникам. В 1740 г. под угрозой джунгарского нашествия в Ишимо-Иртышском междуречье были построены два форпоста: один на р. Большой Аев – в д. Зудиловской (Зудиловский форпост), другой южнее – на р. Оше (Юйский форпост). Первый прикрывал Аевский волок Казенного тракта, второй – г. Тару на участке широтного маршрута, проходившего вдоль южного берега р. Оши. Вероятно, вместе с тем оба форпоста взяли под контроль и известные меридиональные маршруты. О существовании одного из таких путей пишет Н. Г. Аполлова: «В деревне Усть-Бызовке (приписанной к Татмыцкой слободе) находился драгунский форпост, откуда совершались разъезды на расстоянии 111 верст вверх по Иртышу, к Чернолуцкой слободе и в сторону Юйского форпоста, за реку Ошу к аевским деревням»³⁷.

Летом 1741 г. по одному из меридиональных маршрутов отряд кочевников проник севернее р. Оши и разгромил на Казенном

³⁶ Любопытно, что по ходу движения разведки в Крутинском районе были обнаружены два средневековых городища: ранее неизвестное городище у д. Челдак и городище у д. Усть-Логатки, исследованное Крутинско-Тюкалинской разведкой ОмГУ под руководством А. Я. Труфанова летом 1979 г. См.: МАЭ ОмГУ. Ф. П. Д. 19-1. Интересной является гипотеза о том, что этот искомый широтный маршрут контролировался и использовался еще населением в Средневековье.

³⁷ Аполлова Н. Г. Хозяйственное освоение Прииртышья в конце XVI – первой половине XIX в. – М. : Наука, 1976. – С. 124.

тракте в районе Аевского волока деревни Зудилово и Чаусскую³⁸. В ответ Сибирская канцелярия 28 сентября 1741 г. обязала тарского воеводу «вверх по Оше реке дальше в степь за село Бражниково поставить новый форпост для наилучшего неприятельского препятствия и удержания ко входу (выделено нами. – А. М.), чтоб оной форпост имел действия на обе стороны реки Оши»³⁹. Таким образом был построен Кутурлинский форпост, который взял под охрану следующий «опасный» перекресток широтного и меридионального путей. В 1745–1747 гг. западнее Кутурлинского форпоста были построены Кумырский, Усть-Лагатский, Причелдакский и Степанихинский форпосты⁴⁰. Эти форпосты также не могли быть расположены в глухих, отдаленных уголках Приошья. Они «оседлали» опасные места перекрестков широтного и меридиональных путей.

Предварительная локализация этих предполагаемых меридиональных маршрутов возможна на основании синтеза различных источников.

а) *Характеристика ландшафта*. Мы помним, что энергетическая выгодность любых сухопутных путей зависит от их профиля, т. е. от пересеченности, степени лесопокрытости местности, увлажненности грунтов⁴¹. Рельеф междуречья Оши и Большого Аева, по которому проходили меридиональные маршруты, выглядит следующим образом. В южной части междуречья происходит плавный переход Ишимской равнины (абсолютные высоты – 137–128 м) в Нижнеиртышскую, представленную третьей надпойменной террасой р. Иртыш (абсолютные высоты – 100–70 м)⁴². В центральной и северной частях междуречья господствует Нижнеиртышская равнина, рельеф которой составляют западины, озера, озерно-болотные понижения. Передвижение в этой части междуречья значительно затруднено, что неоднократно выяснялось в ходе проведения экспедиции 2000 г. Поэтому в условиях междуречья Оши и Большого Аева наиболее энергетически ценными местами для

³⁸ Колесников А. Д. Памятники военно-оборонительного искусства Сибири. С. 11.

³⁹ Там же.

⁴⁰ Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири в XVIII–XIX вв. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние. – 1973. – С. 68.

⁴¹ Шилик К. К. Влияние природных условий на выбор трасс древних транспортных путей // Взаимодействие общества и природы в процессе общественной эволюции. – М., 1981. – С. 180.

⁴² География Омской области : учеб. пособие / А. Ф. Куракин, Г. И. Зайков [и др.]. – Омск : ОГПИ, 1992. – С. 16–17.

передвижения являлись и продолжают являться участки местности, где наиболее максимально с юга на север вторгаются остаточные языки Ишимской равнины в виде плоских грядообразных повышений (грив); первая надпойменная терраса северных притоков р. Оши (реки Кутурлинка, Кумырка, Колкуль), северных притоков оз. Салтаим (р. Челдак), восточных притоков р. Ишим (р. Ир).

б) *Этнографические материалы*, полученные в 2000 г. в результате опроса жителей деревень, вблизи которых располагались форпосты XVIII в. (деревни Паново, Шипуново, Челдак, Усть-Логатка (Крутинский район), Кумыра (Тюкалинский район), Кутырлы, Квашнино (Колосовский район) Омской области), позволили нам установить семь меридиональных маршрутов «на север» от р. Оши к р. Большой Аев. В XX в. они проходили с юга на север через следующие населенные и бывшие населенные пункты: 1) Степаниха – Загаинова – Толоконцева – Моторово – Камчатка – Топорки; 2) Шипуново – Челдак – Солоревка – Елизаветинка – Форпост; 3) Шипуново – Карасук – Заозерная – Чагино – Волохино (Смыково) – Чернецово; 4) Хутора – Островная – Чернецово; 5) Гурково – Большие Уки; 6) Сарыбалы – лесами через Ванину гриву – Старо-Поливаево – Ново-Поливаево – Большие Уки; 7) Кутырлы – Верхние Кутурлы, Чердынцево – Большие Уки (большеуковская лесная дорога). Часть этих троп выходит к населенным пунктам, расположенным на трассе старого Казенного тракта. По сведениям местных жителей, некоторые вышеозначенные дороги, тропы использовались еще до революции. Мы же помним, что количество маршрутов через заболоченные водоразделы всегда ограничено⁴³. Поэтому население было вынуждено использовать для передвижения одни и те же маршруты на протяжении длительного времени.

в) *Картографические материалы*. Все этнографически выявленные маршруты «укладываются» в сеть дорог, изображенную на двадцативерстной карте Тюкалинского уезда 1921 г.⁴⁴, а также современные карты. Всего на карте 1921 г. обозначено пять маршрутов, проходящих в меридиональном направлении через водораздел Оша-Аевского междуречья и достигающих маршрута Казенного тракта.

Таким образом, анализ указанных групп источников позволяет нам (хотя и с известными оговорками) спроецировать выяв-

⁴³ Тихонов С. С. Возможные миграции с бассейна Оби на Тару // Средневековые древности Западной Сибири : сб. науч. ст. / под ред. В. И. Матющенко. – Омск, 1995. – С. 19.

⁴⁴ Личный архив автора.

ленные с помощью археологических, этнографических и картографических источников меридиональные маршруты начала XX в. на более ранний исторический период – XVIII и главным образом XIX в. (рис. 51).

3.5. Стратиграфическое изучение проезжей части и земляного полотна дорог

До середины 1990-х гг. на территории Омского Прииртышья археологи не проводили работ по стратиграфическому изучению путей сообщения. Впервые в 1995 г. С. Ф. Татауровым и С. С. Тихоновым в районе д. Бергамак Муромцевского района Омской области было проведено изучение земляного полотна дороги д. Бергамак – пристань Гомана⁴⁵. Дорога в XIX – первой половине XX в. проходила из д. Бергамак, располагавшейся в пойме, к броду с хорошими подходами, затем по правому берегу р. Тары к мельнице чуть выше устья р. Бергамак. На одном из участков дороги р. Тара постоянно размывает берег. Поэтому местное население на протяжении всего XX в. четырежды перестраивало этот участок дороги (рис. 52). Следы этих перестроек зафиксированы в стратиграфии берега р. Тары. Самый ранний участок дороги датируется исследователями 1911 г. С. Ф. Татауров и С. С. Тихонов, отмечая хорошую сохранность дороги, описали стратиграфию ее земляного полотна: «Дорога шириной около 3,5 м очень хорошо обустроена. Колеи, фиксируемые на дороге, оставлены гужевым транспортом. Полотно дороги с кюветами по обеим сторонам приподнято над поймой до 0,5 м, а в особо низких местах – до 0,8 м. Примечателен тот факт, что насыпь отличается по составу и цвету от пойменной почвы. Если пойменная земля черного, черно-коричневого цвета, то насыпь дороги светлая из-за большого количества песка. По всей вероятности, супесчаную землю специально привозили. Однородная структура насыпи позволяет полагать, что она была сделана за один раз и потом не подсыпалась. Сохранности дороги способствовала хорошая задернованность ее проезжей части, на уцелевшем участке нет ни одного размыва или лужи. Колея дороги ров-

⁴⁵ Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Система путей сообщения в низовьях р. Тары // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Новосибирск, 1996. – Т. 1. – С. 109–110.

ная, не задернованы полосы шириной 10–15 см. Глубина колеи – около 5 см. Интересно, что плотность насыпи в колее велика из-за узких колес повозок» (рис. 53).

В 1996 г. автором было проведено стратиграфическое изучение первого ответвления рассмотренной выше дороги⁴⁶. Земляное полотно этого ответвления выделяется на местности насыпью, боковыми канавами, более темной растительностью иного видового состава. Общая ширина земляного полотна дороги – 8,7 м, при ширине канавы и насыпи соответственно 1,1 и 6,5 м. В трех метрах от обрыва реки на рассматриваемой дороге нами была разбита траншея длиной 9,6 м, глубиной 0,4 м, шириной 0,3 м с ориентировкой ЗСЗ–ВЮВ, перпендикулярно общему направлению дороги. С южной стенки траншеи был снят стратиграфический план, прослежены места канав, выделяющиеся черными слоями, и насыпь, состоящая из слоев, которые вблизи поверхности имеют темно-серую окраску, а у материка – светло-серую. Насыпь рассматриваемого ответвления, так же как и насыпь первого маршрута дороги, светлая за счет использования при ее насыпке большого количества песка. Однородная структура стратиграфического разреза говорит о том, что в данном месте дорога была сделана за один раз и потом не подсыпалась. Характерно, что толщина культурного слоя дороги (0,4 м) уменьшается к ее краям и у боковых канав составляет всего 0,3 м.

При проведении работ нами была замечена существенная разница плотности грунта дороги на разных участках траншеи. В ходе эксперимента эта разница была выражена нами в графике, который позволил проследить следующую картину. Кюветы имеют меньшую плотность грунта, чем насыпь, и все же большую, чем окружающий ландшафт. При сопоставлении графика соотношения плотностей и плана стратиграфического разреза нами были обнаружены две колеи, которые визуальнo не прослеживались. Таким образом, результатом работ стало практическое изучение земляного полотна дороги, активно функционировавшей в начале XX в., выявление возможности обнаружения методами полевой археологии дорог более ранних исторических периодов.

В 2002 г. экспедицией ОГИК музея под руководством Ю. В. Трофимова было проведено изучение состояния земляного

⁴⁶ *Матвеев А. В.* Дороги в системе археолого-этнографических комплексов. С. 71–73.

полотна Казенного тракта на протяжении между б. н. п. Верх-Аевка и р. ц. Большие Уки Большеуковского района Омской области. В частности, были осуществлены стратиграфические наблюдения на участке тракта в 3 км на СЗ от д. Форпост в разрезе полотна тракта. Здесь были зафиксированы следующие слои: дерн мощностью 5–7 см, под ним – слой гумусированного суглинка черного цвета мощностью 10–20 см, ниже – слой желтого песка мощностью 5–7 см, повторяющий форму внешнего вала, канавы и полотна в разрезе (под полотном этот слой расположен непосредственно за дерном), под желтым песком – слой гумусированного суглинка черного цвета мощностью 10–40 см, ниже – подстилающие бревна диаметром 20 см, лежащие перпендикулярно полотну (рис. 54, 55).

Таким образом, экспедицией 2002 г. впервые был проведен стратиграфический анализ одного из маршрутов Сибирского (Казенного) тракта, установлены основные параметры насыпи, порядок расположения составляющих его слоев земли.

Других специальных стратиграфических исследований земляного полотна отдельных дорог XVIII – первой трети XX в. в Омском Прииртышье не проводилось. Однако в нашем распоряжении все же имеются материалы, содержащие стратиграфические наблюдения за «проезжей частью» некоторых проселочных дорог. Их наличие объясняется счастливым случаем, когда проезжая часть дороги попадала в территорию археологического раскопа.

В 1994–1995 гг. Средне-Иртышская археологическая экспедиция ОмГУ под руководством В. И. Матющенко проводила работы на курганном могильнике Ом XIV на территории Окуневского археологического микрорайона близ д. Окунево Муромцевского района Омской области. В 1994 г. при исследовании кургана 3, юго-восточная половина насыпи которого была сильно деформирована проходящей дорогой, участок ее (шириной 2,8 м) попал в стратиграфический ЮВ–СЗ разрез (рис. 56). В. И. Матющенко в своем отчете отмечает: «Дорожная впадина достигает 55 см глубины в сравнении с вершиной насыпи». При описании разреза кургана по линии ЮВ–СЗ исследователь указывает: «На участке с 240 см от ЮВ конца разреза до 600 см хорошо прослежена уплотненная гумусированная толща полотна дороги. Здесь полностью отсутствует гумус, нет никакой прослойки гумусированной части насыпи, а просто снизу за полотном дороги залегает материковый

слои»⁴⁷. Толщина полотна дороги составляет в разных местах от 4 до 12 см. Читается три уменьшения толщины, которые возможно соотнести с колеей дороги. Любопытно, что на разрезе по линии ЮЗ–СВ дорога не фиксируется.

В 1997 г. Средне-Иртышской археологической экспедицией ОмГУ под руководством В. И. Матющенко проводились работы на курганном могильнике Ом Ша, расположенном также в Окуневском археологическом микрорайоне. Здесь были раскопаны курганы 1 и 3, насыпи которых были сильно деформированы проходившей по ним дорогой. Однако ни на одном стратиграфическом разрезе слои проезжей части дороги не выделены. В отчете об археологических исследованиях содержится только следующая информация: «Насыпь в нескольких местах имеет следы старой колеи дороги, а нынешняя колея идет почти по центру насыпи в направлении ЮЮВ–ССЗ»⁴⁸.

Чем объясняется такая разница в фиксации проезжей части дорог? Конечно, в первую очередь мощностью культурного слоя конкретной дороги. Однако значительную роль играет фактор «случайности» попадания дороги в территорию раскопа и отсутствие специального интереса к ней исследователя.

Например, в 2001 г. Изюкский отряд Западно-Сибирской Комплексной этнографо-археологической экспедиции ОФ ИАЭТ СО РАН и ОмГУ под руководством Л. В. Татауровой продолжил начатые в 1999, 2000 гг. раскопки на русском поселении и могильнике XVIII в. Изюк I. В южный сектор раскопа попала проселочная дорога, идущая от парома через р. Иртыш на оз. Изюк и покосы. Исследовательница описала особенности ее местопрохождения на территории и вблизи раскопа⁴⁹, а также нанесла дорогу на инструментальный план поселения⁵⁰. Важное для нас значение имеет наблюдение Л. В. Татауровой, сделанное ею при описании работ на первом штыке: «...в квадрате Е-2' заполнение под дерном отличается от других квадратов – оно очень плотное, серо-желтая глинистая мешанина. Находок очень мало. До настоящего времени по площади этого квадрата проходила дорога, идущая от парома на оз. Изюк и покосы»⁵¹. Это наблюдение еще раз подтверждает воз-

⁴⁷ МАЭ ОмГУ. Ф. П. Д. 109–9. Л. 2–3.

⁴⁸ Там же. Д. 125–1а. Л. 3, рис. 4.

⁴⁹ Там же. Д. 169–1. Л. 2.

⁵⁰ Там же. Д. 169–2. Рис. 3.

⁵¹ Там же. Д. 169–1. Л. 9.

возможность археологического обнаружения путей сообщения, а также возможность наблюдения за их состоянием на территории археологизированных населенных пунктов. Но культурный слой дороги не был отражен на планах горизонтальной зачистки. Он также не был обозначен на плане стратиграфического разреза южной стенки по линии III'-III'⁵² и, соответственно, в описании этого стратиграфического разреза⁵³. Обидно, что квадрат Е-2' не попал и в фоторяд изображений стратиграфии южной стенки.

Приводя данный пример, мы ни в коем случае не желали усомниться в профессионализме исследователя. Проблема заключается в том, что, проложенная поверх того или иного археологического объекта, дорога является своеобразной помехой и определенным «уничтожителем» культурного слоя этого объекта, и ее специальное изучение часто не входит в задачу исследователя. Однако хотелось бы отметить, что если дорога, проходящая по насыпи кургана, проложенная явно позже, возможно, и не нуждается в специальном исследовании, то на территории поздних памятников она может являться органичной частью археологического комплекса и требует к себе пристального внимания. Таким образом, можно отметить, что изучение стратиграфии участков дорог, проложенных в XVIII–XX вв. по территории археологических памятников, до настоящего времени проводилось недостаточным образом. Также не совсем ясны и перспективы такого изучения. Можно предполагать, что стратиграфические исследования участков дорог на территории археологических объектов (поселений, могильников, святилищ и т. д.) позволят изучать соотношение дорог и объекта, определять границы последнего, восстанавливать этапы строительства и активного использования дороги.

Так, мы уже писали о том, что Ю. Ю. Моргунов в ходе многолетних раскопок городища и селища «Сампсониев остров» XI–XIII вв. в Лохвицком районе Полтавской области Украины на селище зафиксировал незастроенную полосу шириной 8–12 м, которая связывала крепостной въезд с центром надпойменного всхолмления. Ю. Ю. Моргунов наблюдал ее неизменное состояние практически для всех исторических горизонтов памятника и связывал с дорогой⁵⁴. Аналогичные наблюдения возможны на археологиче-

⁵² МАЭ ОмГУ. Ф. II. Д. 169–2. Рис. 106.

⁵³ Там же. Д. 169–1. Л. 35, 36.

⁵⁴ *Моргунов Ю. Ю.* Сампсониев остров: пограничная крепость на посульской окраине Южной Руси в XI–XIII вв. – М. : Наука, 2003. – С. 157, 160.

ских поселенческих комплексах Омского Прииртышья. При наличии земляного полотна возможен расчет трудозатрат, использованных на его сооружение, что выводит нас на решение широкого круга палеоэкономических проблем.

3.6. Опыт археологического изучения взвозов у городища Надеждинка VII в Муромцевском районе Омской области

Цель параграфа – рассказать об опыте археологического изучения такого элемента инфраструктуры поселений, как взвоз. Это традиционное дорожное искусственное сооружение, назначение которого – обеспечивать удобный спуск и подъем пешеходов, транспортных средств с террасы в пойму и обратно.

Нами в 2000–2002 гг. на территории ряда районов Омской области были собраны этнографические материалы, рассказывающие о практике постройки взвозов в XIX–XX вв.⁵⁵ Чаще всего население лопатами на месте имеющегося в обрыве террасы оврага вырывало широкую пологую траншею. Траншея могла иметь как форму *выемки*, так и форму *полувыемки*. Большое впечатление производят проложенные таким образом в конце XIX – начале XX в. по склону высокой (до 25 м) террасы р. Иртыш «Цыганский» и «Дудиков» взвозы в с. Такмык Большереченского района Омской области. Техника строительства «Баженовского» взвоза, расположенного в этом же селе, отличается тем, что для его сооружения край обрыва террасы не прорезали, а, наоборот, снизу от поймы делали пологую насыпь до высоты террасы. Менее монументальные сооружения имеются почти у каждого населенного пункта, расположенного на террасе реки. Количество взвозов у каждой деревни было разным.

Кроме техники строительства, взвозы отличаются друг от друга направлением. Они могут быть устроены перпендикулярно краю террасы (прямой взвоз), а могут плавно спускаться по ее склону (косой взвоз).

Большая часть взвозов до настоящего времени продолжает постоянно использоваться местным населением для спуска в пойму и подъезда к реке как в летнее, так и в зимнее время. Для подъема

⁵⁵ *Матвеев А. В.* Дорожные искусственные сооружения Среднего Прииртышья XVIII – начала XX в. по данным письменных источников и этнографии // Народы и культуры Сибири: изучение, музеефикация, преподавание : сб. науч. тр. – Омск, 2005. – С. 276–293.

из поймы на террасу тяжелых, груженных телег и саней люди старались использовать самый пологий из имевшихся у деревень взвозов.

Знания об устройстве взвозов, полученные методами этнографии, возможно применить и при изучении инфраструктуры средневековых населенных пунктов. Первый опыт археологического изучения вероятных взвозов позднего Средневековья был получен автором в 2004 г. в ходе работ экспедиции ОмГУ и Омского филиала Института истории, филологии и философии СО РАН под руководством С. Ф. Татаурова на городище XIV–XVI вв. Надеждинка VII в Муромцевском районе Омской области.

Памятник расположен на небольшом (250 × 115 м) останце коренной террасы левого берега р. Нижней Тунуски, в 7,2 км к югу от д. Кондратьево Муромцевского района Омской области, в 1,7 км от оз. Линево, в 30 м на СЗЗ от края террасы⁵⁶. Между террасой и останцем находится пойма реки (рис. 57). Подъем на городище, по мнению автора раскопок – С. Ф. Татаурова, осуществлялся по ЮВ склону останца, к которому было приурочено дополнительное фортификационное укрепление типа «бастион», или «бастея»⁵⁷.

В июне 2004 г. А. В. Матвеев и М. А. Гаркуша осуществили в районе городища Надеждинка VII обследование коренной террасы р. Нижней Тунуски. Целью работ был поиск остатков взвозов, которыми могло пользоваться средневековое население для транспортировки грузов.

Высота коренной террасы в районе памятника составляет 10–11 м, угол ее наклона – 151–153°, длина склона – 23 м (рис. 58.1). Край террасы и ее склоны покрыты лиственным и хвойным лесом. На склонах вблизи городища были зафиксированы многочисленные слабозаметные тропы, плавно спускающиеся в пойму. Вероятнее всего, они были проложены животными. Подобные спуски для скота есть вблизи современных населенных пунктов. Признаки же организованных взвозов для пешеходов и транспорта были зафиксированы лишь в двух случаях.

Взвоз № 1 проходит по ребру мыса террасы (прямой взвоз), расположенного в 30 м на восток от городища. Сооружение

⁵⁶ *Татауров С. Ф.* Тунус – последний городок Сибирского ханства // Проблемы историко-культурного развития древних и традиционных обществ Западной Сибири и сопредельных территорий. – Томск, 2005. – С. 210–212.

⁵⁷ *Татауров С. Ф.* Археологические исследования памятников Сибирского ханства в Омском Прииртышье в 2003–2006 гг. // Средневековая археология евразийских степей. – Казань, 2007. – Т. 1. – С. 224–226.

в настоящее время представляет собой тропинку шириной 0,5–1 м, местами слабоуглубленную (на 1–5 см) в склон террасы. Длина взвоза – 35 м. Проведенные замеры позволили представить нам его профиль и величину угла наклона (162–164°) (рис. 58.2). На краю террасы имеется слабовыраженная *выемка* глубиной 5–10 см, шириной 1,8 м и длиной 2,5 м, происхождение которой может иметь как искусственный, так и природный характер. Несмотря на то, что взвоз № 1 не обладает ярко выраженными чертами *дорожного искусственного сооружения*, он может быть признан потенциальным объектом инфраструктуры средневекового городища. В пользу этого говорит тот факт, что именно его в 2003–2006 гг. использовали участники археологических экспедиций для спуска с террасы и подхода к городищу Надеждинка VII. В сухую погоду по нему без особого труда поднималась и спускалась группа людей с грузом.

Взвоз № 2 располагается в 100 м восточнее взвоза № 1 и конструктивно представляет собой широкую (2,1–3 м) траншею в форме *полувыемки*, которая плавно спускается вдоль склона террасы. Длина взвоза – 61 м. Продольный профиль взвоза имеет угол наклона 169–171° (рис. 58.3). Ширина проезжей части плавно увеличивается от 1,2 м в пойме до 1,9 м вверх по террасе.

Для изучения устройства взвоза (рис. 59) поперек его *проезжей части*, в 50 м от нижней точки, была разбита траншея 1 × 4 м, ориентированная по линии С–Ю. Квадраты траншеи 1 × 1 м получили буквенное обозначение с севера на юг: «А», «Б», «В», «Г».

Общая усредненная стратиграфия стенок раскопа (рис. 60, 61) представлена в таком порядке:

Слой № 1 – дерн мощностью 2–6 см. Его наибольшая толщина (до 8 см) зафиксирована на разрезах, относящихся к южной части квадрата «В».

Слой № 2 – перемес серо-коричневого цвета мощностью от 2 до 10 см. Наибольшая толщина этого слоя (16 см) зафиксирована в квадратах «Б» и «Г».

Слой № 3 – материк, представленный слоем желто-серого суглинка.

Совершенно иная стратиграфическая картина зафиксирована в квадрате «В». Под слоем № 2 располагается линза материкового желто-серого суглинка длиной 80 см и максимальной толщиной 18 см, под которым вновь расположен слой № 2 толщиной 1–3 см. Ниже – материковый слой.

Зафиксированная аномалия в квадрате «В» вкупе с общим анализом стратиграфической картины рассказывает нам о процессе строительства взвоза. Первоначально в склоне террасы выкопали *полувыемку*, создав таким образом ровную плоскость будущей проезжей части шириной около 1 м. Глубина полувыемки составляла как минимум 15–30 см – на столько в материк входит слой № 2 в северной части квадрата «Б». Извлекаемую землю (слои № 1, 2) сваливали компактно вниз по склону, образуя своеобразную подушку для наращивания ширины проезжей части. Ее присутствие отмечено значительной толщиной слоя № 2 в квадрате «Г» и южной части квадрата «В». Затем извлекаемый при выборке *полувыемки* материковый слой (слой № 3) укладывали на вышеозначенную подушку. Таким образом ширина проезжей части была увеличена до 1,6 м. Об этом этапе строительства говорит нам линза материкового желто-серого суглинка, зафиксированная в квадрате «В». Впоследствии, после окончания активного использования взвоза, его поверхность сначала покрылась землей с осыпающегося склона (слой № 2 в квадратах «В» и «Б»), а затем повсеместно – дерновым слоем (слой № 1).

В ходе выборки траншеи и исследования поверхности всего взвоза с помощью металлодетектора артефакты найдены не были. Поэтому определить культурно-хронологическую принадлежность этого дорожного искусственного сооружения не удалось. На протяжении XIX–XX вв. вблизи городища Надеждинка VII не существовало каких-либо населенных пунктов, чьей инфраструктурой мог являться взвоз № 2. Ближайший населенный пункт – д. Тамочная (расселена в 1970-е гг.) – был расположен в 3,5 км севернее городища. Для инфраструктуры рыболовных и промысловых угодий строительство подобного сооружения было бы делом слишком затратным и вряд ли необходимым. Очевидная близость взвоза к городищу Надеждинка VII дает нам возможность предполагать их связь. По взвозу № 2 могли передвигаться пешком, верхом, вести навьюченных животных, осуществлять проезд на полозовых и колесных средствах передвижения. По данным этнографии, ширина зимних экипажей сибирских татар колеблется в пределах 0,8–1,4 м, летних – 1,2–1,4 м⁵⁸. Зафиксированная нами ширина взвоза № 2 – 1,2–1,9 м.

⁵⁸ МАЭ ОмГУ. Ф. I. Д. 12–VII. Л. 157; Д. 5–9–IV. Л. 55; Д. 7–6–III. Л. 111; Д. 84–4–V. Л. 195; Д. 93–4–V. Л. 138; Д. 102–4–IV. Л. 64; Д. 105–2–VI. Л. 57; Д. 111–5–V. Л. 76.

Таким образом, на основании знаний о строительстве взвозов населением Омского Прииртышья, полученных методами этнографии, мы осуществили поиск и археологическое исследование остатков взвозов, которыми могло пользоваться население городища Надеждинка VII. Следует признать, что нерешенным пока остается вопрос культурно-хронологической атрибуции этих дорожных искусственных сооружений.

3.7. Новые возможности для создания карт сетей сухопутных коммуникаций прошлого

Создание графических карт сетей сухопутных коммуникаций прошлого ранее было осложнено одним весьма существенным обстоятельством – отсутствием удобной основы. Зная названия тех или иных географических объектов, населенных пунктов, исследователь не мог достаточно точно обозначить их на современных мелкомасштабных и среднемасштабных картах. Использование современных крупномасштабных карт (например, в 1 см 2 км / 1:200000) для реконструкции сети сухопутных коммуникаций целого региона (например, Западной Сибири) необходимо, возможно, но неудобно. Прежде всего, неудобной является демонстрация полученных таким образом результатов. По этой причине в научных публикациях давно и прочно установился формат мелкомасштабных и среднемасштабных карт-схем путей сообщения, предполагающий достаточную долю условности.

Открытие новых возможностей в обсуждаемом вопросе связано с появлением в 2004 г. в сети Интернет крупного картографического русскоязычного поискового сервиса «Яндекс.Карты»⁵⁹, объединяющего целую линейку полезных для пользователей Интернета приложений. Важной возможностью этого сервиса является функция создания персональных электронных карт. Для этого в пункте меню присутствует закладка «Мои карты». Создавая персональные карты, авторизованные пользователи могут смотреть список созданных ими карт, редактировать или удалять карты, а также указывать различные уровни доступа к ним. Методика непосредственного управления картой подробно изложена в специальном сервисе «Помощь. Работа с картой». Здесь указаны приемы

⁵⁹ Яндекс.Карты. – URL: <http://maps.yandex.ru> (дата обращения: 25.08.2010).

увеличения и уменьшения карты, участка карты, измерения расстояния между объектами. Для удобной работы с картами сервис предлагает различные инструменты – прокладка маршрута, измерение расстояний, печать карты, хранение точек.

Нанесение нового слоя изображений маршрутов сухопутных коммуникаций прошлого и обозначение мест расположения населенных пунктов, через которые проходили дороги, на предлагаемую современную картографическую основу возможно с помощью двух кнопок – «Добавить ломаную», «Добавить многоугольник». Добавленные объекты – ломаные линии и многоугольники – можно называть, выделять цветом, перемещать, удалять. После нанесения всех точек и многоугольников необходимо ввести название и описание карты, а затем нажать «Сохранить карту». После этого можно получить ссылку на нее и код для вставки в сайт или блог. Ссылку можно отправить по почте, а с помощью кода – разместить изображение карты.

Конкретные перспективы использования возможностей сервиса «Яндекс.Карты» стали очевидны автору при создании карты путей сообщения Зауралья, Западной Сибири и Северного Казахстана конца XVII – первой трети XVIII в. Источником для создания этой карты стали картографические работы С. У. Ремезова: «Хорографическая чертежная книга» (1697–1711), «Чертежная книга Сибири» (1701) и др. На листах этих известных атласов обозначены многочисленные дороги и приуроченные к ним населенные пункты. Однако известная условность карт С. У. Ремезова не позволяет напрямую использовать их для демонстрации единой сети сухопутных коммуникаций региона конца XVII – первой трети XVIII в.

Для создания карты «Дороги южных районов Зауралья, Западной Сибири и Северного Казахстана в начале XVIII в.» на основе сервиса «Яндекс.Карты» первоначально проводился поиск и фиксация опорных точек маршрутов. Этими опорными точками являлись реки, места расположения населенных пунктов русского и аборигенного населения, обозначенные на листах атласов С. У. Ремезова и сохранившиеся до настоящего времени. Последние выделялись на картографическом сервисе «Яндекс.Карты» цветными многоугольниками. Затем происходило трассирование конкретного пути. При этом маршруты прокладывались с учетом расположения современных проселочных и шоссейных дорог. Таким образом в 2010 г. была создана интернет-карта «Дороги южных районов Зауралья, Западной Сибири и Северного Казахстана в конце XVII –

начале XVIII в.», работа с которой продолжается и в настоящее время⁶⁰. Создание карт сетей сухопутных коммуникаций для других исторических периодов даст возможность наглядно проследить динамику изменений сетей сухопутных сообщений региона. Вместе с тем карты путей сообщения, созданные на основе сервиса «Яндекс.Карты», ценны своей точностью, возможностью редактирования и наполнения различным содержанием (например, обозначениями мест почтовых станций, переправ, ярмарок и др.). Они могут быть многосторонне использованы для проведения других исторических исследований. Кроме карт сухопутных коммуникаций прошлого, сервис «Яндекс.Карты» позволяет создавать разнообразные электронные карты этнографического, археологического, этнографо-археологического характера.

Таким образом, работа с комплексом письменных, археологических, этнографических и изобразительных источников позволяет выявлять места расположения элементов дорог, отдельных маршрутов, сетей сухопутных коммуникаций. Нам в разной степени удалось это показать на примере установления мест нахождения традиционных (XVIII–XIX вв.) переправ через р. Иртыш, дороги г. Тара – Омская крепость XVIII в., сети маршрутов XVIII в. в западной части междуречья Оши и Большого Аева. Лабораторные работы по установлению мест расположения элементов дорог, маршрутов дорог должны быть поддержаны последующими полевыми изысканиями. Только они позволяют увеличить корпус необходимых этнографических источников, усвоить накопленный населением опыт освоения конкретного участка ландшафта, который четко фиксирует в народной памяти маршруты старых дорог. Экспериментальное прохождение маршрута, выявленного в лабораторных условиях, позволяет понять логику его трассирования и функционирования. Положительные результаты этой методики были получены нами в ходе исследования междуречья Оми и Тары на предмет поиска маршрута Угуйского волока XVII в.

Прикладным направлением работ в деле представления результатов исследований сухопутных коммуникаций прошлого яв-

⁶⁰ Дороги южных районов Зауралья, Западной Сибири и Северного Казахстана в конце XVII – начале XVIII в. // Яндекс.Карты. – URL: <http://maps.yandex.ru/?um=mtpY7KuHQPnvRNnCdtydQfRRqnPFkrUz&l=map> (дата обращения: 25.08.2010).

ляется их картографирование. Прежние способы отображения путей на имеющейся мелкомасштабной картографической бумажной основе были неудобными для пользования. Современные сервисы сети Интернет (например, «Яндекс.Карты») позволяют отражать маршруты дорог на крупномасштабных цифровых картографических основах, что дает массу преимуществ как исследователю, так и пользователю.

Отдельное место в исследовании сухопутных путей сообщения прошлого занимает археологическое изучение элементов дорог. Перспективным видится поиск проезжей части в культурных слоях известных археологических памятников, стратиграфическое исследование земляного полотна трактов XVIII–XIX вв., а также взвозов, с помощью которых население осуществляло спуск и подъем грузов. Археологические изыскания на взвозе у средневекового городища Надеждинка VII в Муромцевском районе Омской области наглядно показали искусственный характер остатков старинного взвоза.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В истории возникновения и развития системы сухопутных путей сообщения Омского Прииртышья нами было выявлено несколько этапов.

Первый этап, начавшийся задолго до времени раннего Средневековья, связан со сложением на основе сухопутных маршрутов местного характера путей транзитной караванной торговли. Эти пути фиксируются нами в период раннего и развитого Средневековья по импортным артефактам VI–XIII вв., находкам костей экзотических транспортных животных (верблюдов), следам военных событий на меридиональном Иртышском пути. По своей конструкции маршруты, его составляющие, были простыми грунтовыми путями без земляного полотна, проходившими преимущественно по естественным коридорам. В некоторых случаях они наверняка сопровождались некоторыми дорожными искусственными сооружениями несложной конструкции. Однако сведений о них у нас нет.

Второй этап развития сухопутных путей сообщения региона был связан с государственным дорожным строительством, начавшимся в Сибирском ханстве в 1560–1570-е гг. В это время здесь появилось некоторое число дорожных искусственных сооружений (мосты и перевозы через реки, броды). Действовала система государственных перевозок.

Третий этап знаменуется упадком дорожного строительства в Омском Прииртышье в 1580–1720-х гг., когда эта территория стала местом военного противостояния России и калмыцких тайшей. В XVII – первой трети XVIII в. российская администрация и население Сибири осваивали имевшиеся к этому времени маршруты и пытались контролировать их узловые точки. Для этого на главные сухопутные пути были переселены группы крестьян, а у мест традиционных переправ через реки Иртыш и Ишим построены военные укрепления. Прокладку новых сухопутных путей на рассматриваемом этапе не вели.

С 1733 г. начался четвертый этап развития дорог региона, связанный с началом работ по устройству нового типа путей сообщения – трактов, являвшихся в самом полном смысле этого слова дорогами. Работы по прокладке Сибирского тракта в основном были закончены в 1740-е гг. В результате через Омское Прииртышье протянулась самая длинная дорога в мире – Казенный (Сибирский, Московско-Сибирский) тракт. Изменение политической обстановки в Западной Сибири во второй половине XVIII в. (решение «кал-

мышького вопроса») и последующее приобретение Россией новых территорий на юге региона сделали возможным появление в Иши-мо-Иртышском и Обь-Иртышском междуречьях новых государственных сухопутных путей, таких как Купеческий (Коммерческий) тракт, тракт через Барабинскую степь, тракт через Абацкую степь. В других случаях были заселены древние торговые маршруты: дорога от Омской крепости до Усть-Каменогорской, Линейный (Петропавловский) тракт, дорога от Омска до Каинска. В то же время были оставлены государством без активного использования прежние маршруты дороги от г. Тобольска до г. Тары, от г. Тары до г. Томска через Угуйский волок. Эти пути к началу XIX в. стали дорогами местного значения. Таким образом, во второй половине XVIII – начале XIX в. в Омском Прииртышье сложилась сеть дорог, определившая структуру будущей дорожной сети региона. Главным препятствием для этих путей сообщения являлась р. Иртыш. По этой причине были организованы дорожные искусственные сооружения: взвозы на высокой террасе Иртыша и перевозки, оборудованные деревянными паромками и избушками для перевозчиков.

Пятый этап развития дорог Омского Прииртышья заключался в обустройстве имевшихся здесь сухопутных дорог, оптимизации элементов, их составляющих, что привело к образованию в регионе в середине XIX в. полнокровной транспортной системы. В это время государственное регулирование процесса строительства и содержания главных дорог привело к созданию и дальнейшей работе на всей территории Российской империи системы путей сообщения. На главных дорогах, к которым в Омском Прииртышье относились Казенный и Купеческий (Коммерческий) тракты, были проведены беспрецедентные ремонтные работы, налажено слежение за их состоянием. К середине XIX в. обычная проселочная дорога главных трактов значительно расширилась, была устроена в надлежащих местах мостами, гатями, перевозами, дорожными знаками, гражданскими дорожными строениями и приняла вид оживленной транспортной артерии. В конце XIX – начале XX в. дорожная сеть региона расширилась, во-первых, за счет строительства дорог к новым населенным пунктам, устроенным Переселенческим управлением Главного управления землеустройства и земледелия. Новые дороги продвинулись в ранее слабозаселенные районы междуречий больших и малых рек северной части региона, а также в степные районы Омского Прииртышья. Во-вторых, в регионе были построены две ветки Транссибирской железной дороги, которые обеспечили возникновение новых дорог – подъездных пу-

тей к станциям. Активизация перевозок грузов по трактам, обусловленная Русско-японской войной, вскоре прекратилась и вновь проявилась в годы Гражданской войны. Однако именно в это время дорожное хозяйство региона пришло в упадок и смогло оправиться только к концу 1930-х гг. Новых сухопутных маршрутов в 1920–1930-е гг. проложено не было.

Функционирование системы сухопутных коммуникаций Омского Прииртышья на протяжении рассматриваемого исторического периода происходило на основании использования населением естественных коридоров, дорожных искусственных сооружений (просеки, гати, мосты, взвозы, броды, перевозки), обстановки пути (дорожные знаки, станции), проезжей части, земляного полотна. Почти все эти элементы были представлены как народными конструкциями, традиционно используемыми населением, так и конструкциями, разработанными и рекомендованными инженерными службами государства. Последние строились на важнейших стратегических транспортных артериях, первые функционировали на территориях, отдаленных от этих артерий. Поэтому устройство и развитие каждого элемента системы дорог были представлены нами на основании комплекса этнографических и письменных источников.

Практические исследования дорог XVII–XIX вв. на территории Омского Прииртышья возможны на основании применения широкого комплекса письменных, этнографических, археологических, изобразительных (прежде всего картографических) источников, анализа ландшафтной ситуации, практических полевых изысканий. В соответствии с разработанной методикой нами были реконструированы месторасположения традиционных (XVIII–XIX вв.) переправ через р. Иртыш, дороги г. Тара – Омская крепость XVIII в., маршрута Угуйского волока XVII в., сети маршрутов XVIII в. в западной части междуречья Оши и Большого Аева; доказан искусственный характер остатков взвоза у средневекового городища Надеждинка VII в Муромцевском районе Омской области.

Реконструкция путей сообщения Омского Прииртышья XVI – первой трети XX в. позволила нам выявить динамику и особенности развития сухопутных коммуникаций на разных этапах исторического процесса, а также в целом представить роль дорожной сети как системы передвижения и освоения пространства в диалектичном взаимодействии природной среды и социума.

ПРИЛОЖЕНИЕ

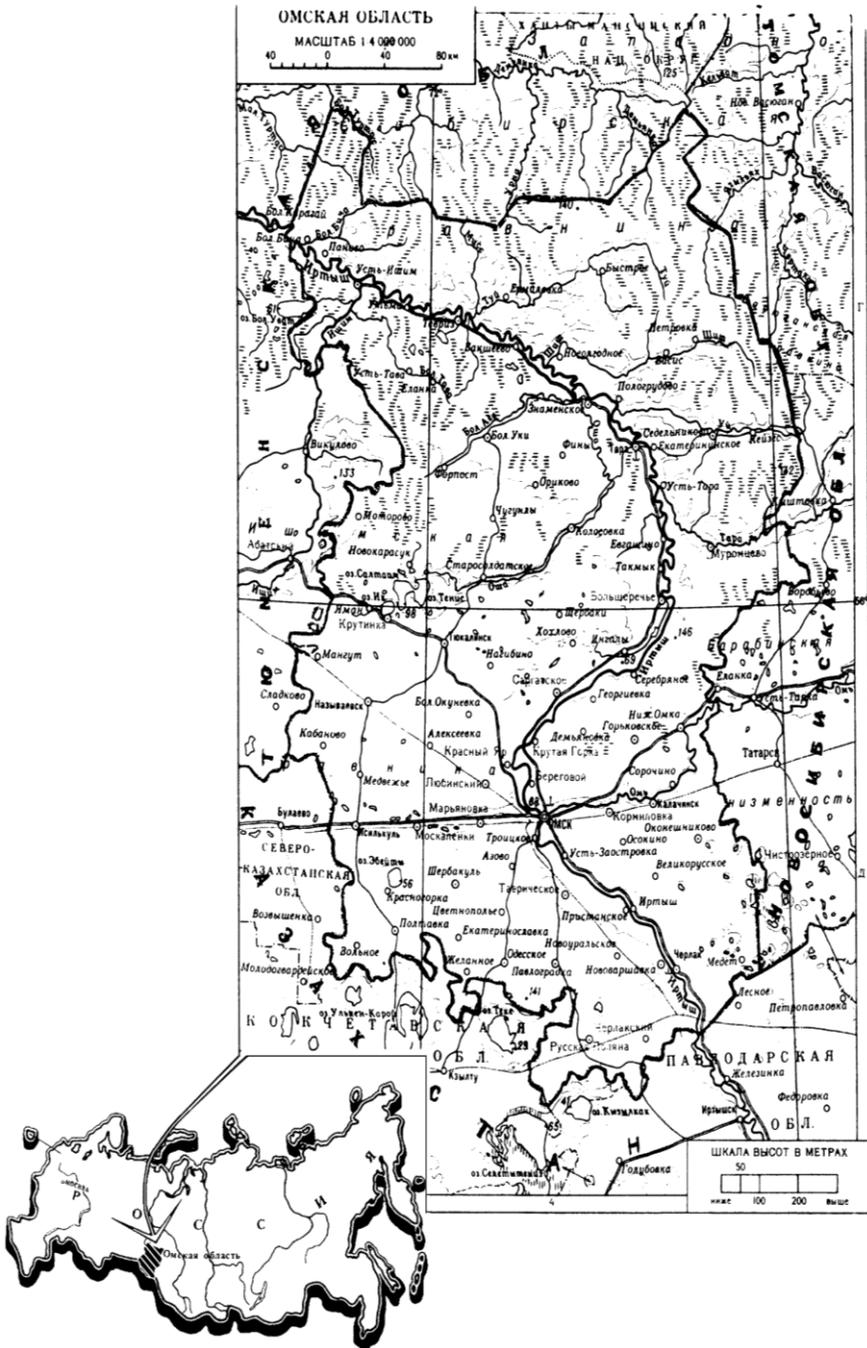


Рис. 1. Карта России с обозначением изучаемого региона

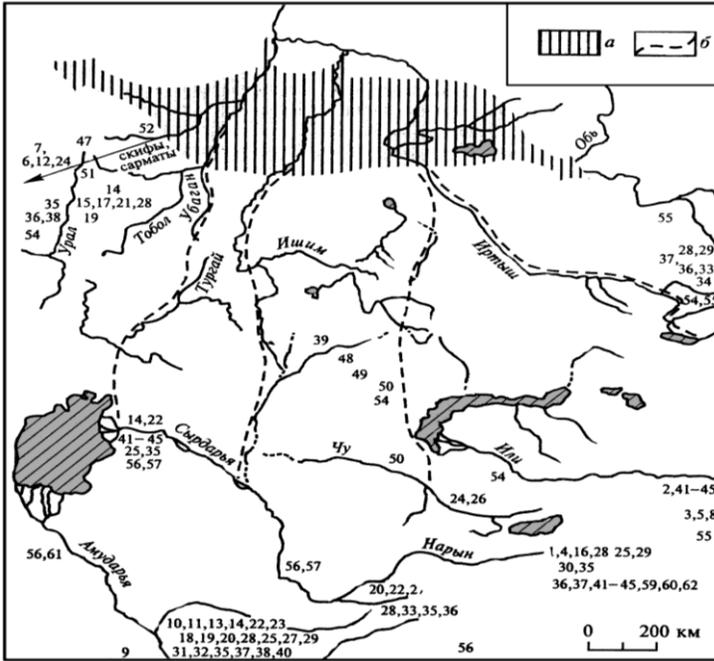


Рис. 2. Карта-схема. Караванные пути саргатской культуры [Матвеева, 2000, с. 77]. Цифры соответствуют позициям перечня импортных вещей в табл. 5; а – ареал саргатской культуры; б – предполагаемое направление караванных путей

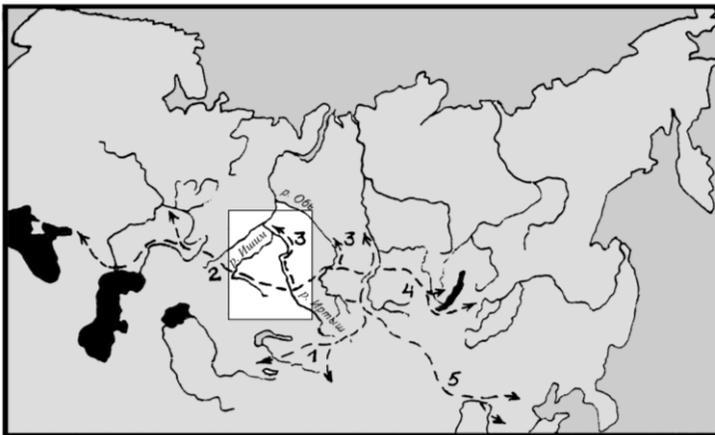


Рис. 3. Карта-схема. Основные средневековые пути, соединяющие Южную Сибирь со странами всех сторон света [Кызласов, 1987, с. 80]: 1 – в Среднюю Азию и Восточный Туркестан; 2 – в Восточную Европу; 3 – в северные земли; 4 – в Прибайкалье, Забайкалье и Приамурье; 5 – в Китай и государство Ляо

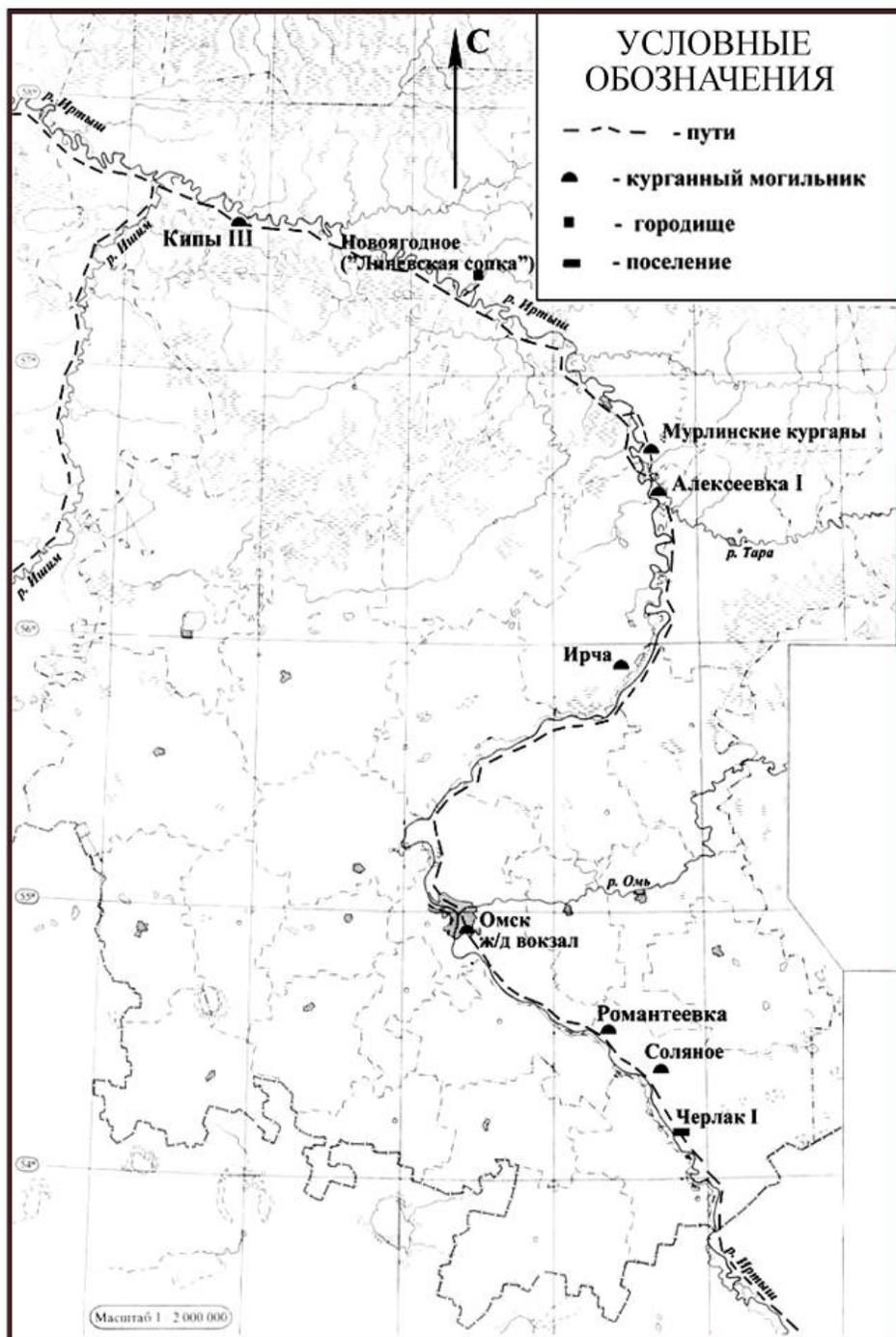


Рис. 4. Карта-схема. Маршрут Иртышского пути в VI – первой половине X в.

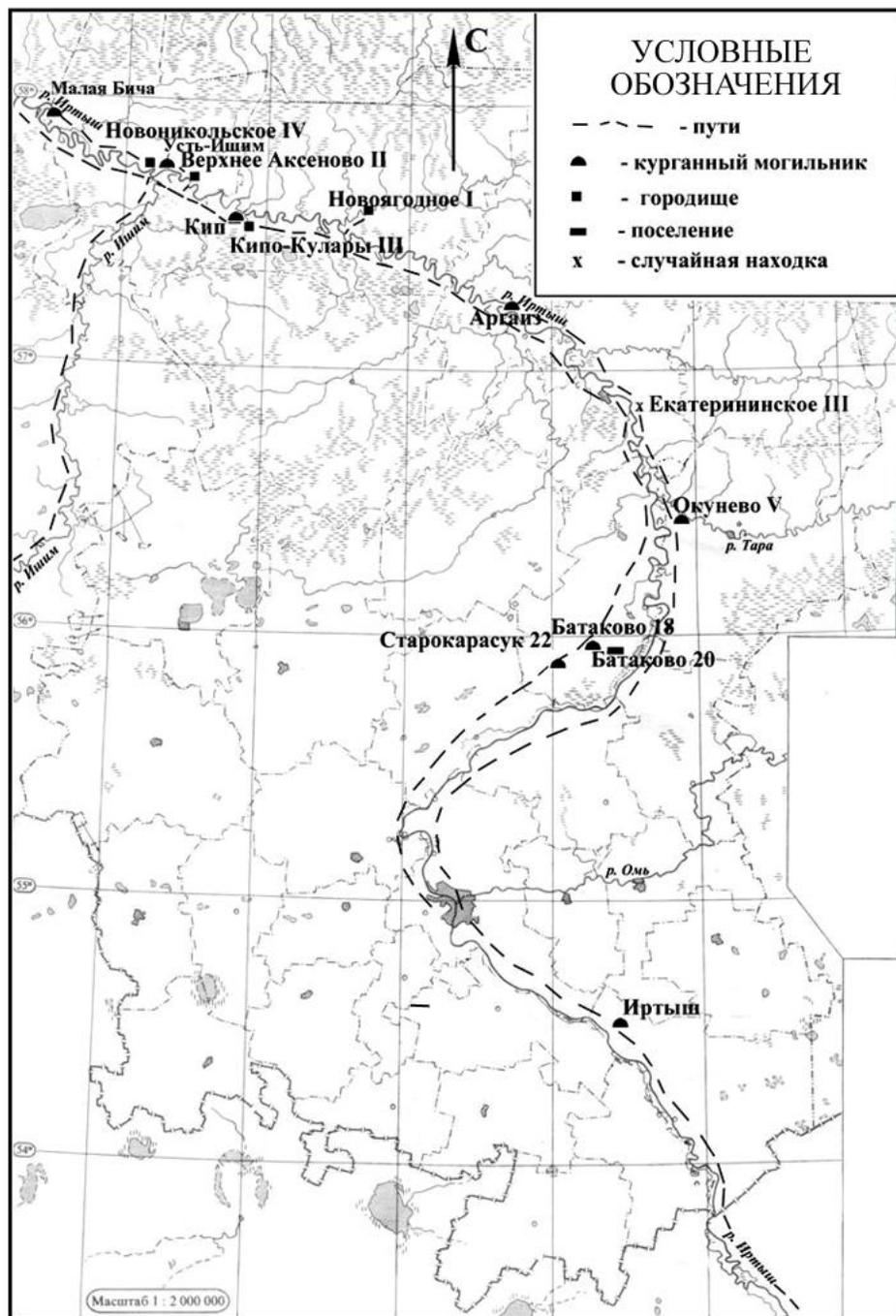


Рис. 5. Карта-схема. Маршрут Иртышского пути во второй половине X – XIII в.

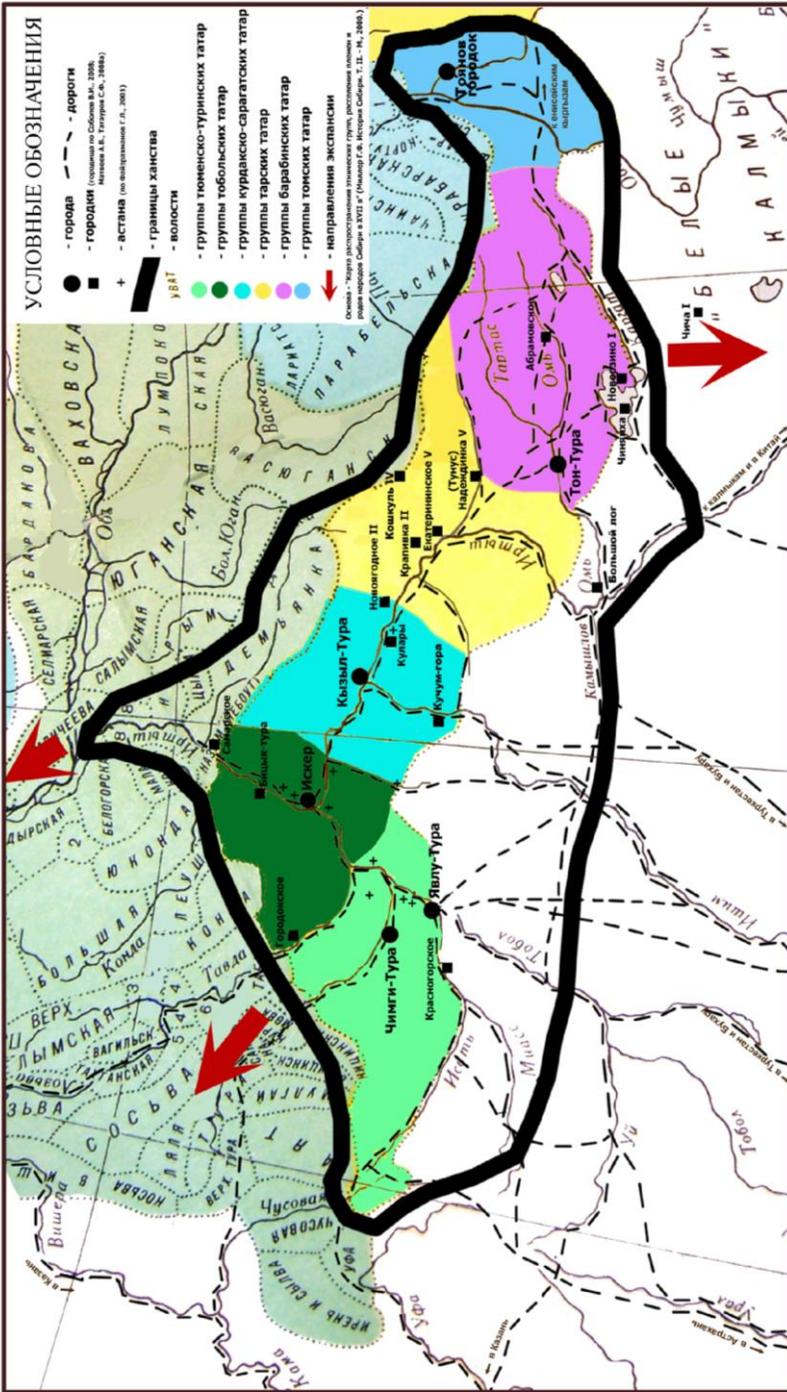


Рис. 6. Карта-схема. Главные пути сообщения Сибирского ханства в начале 1580-х гг.

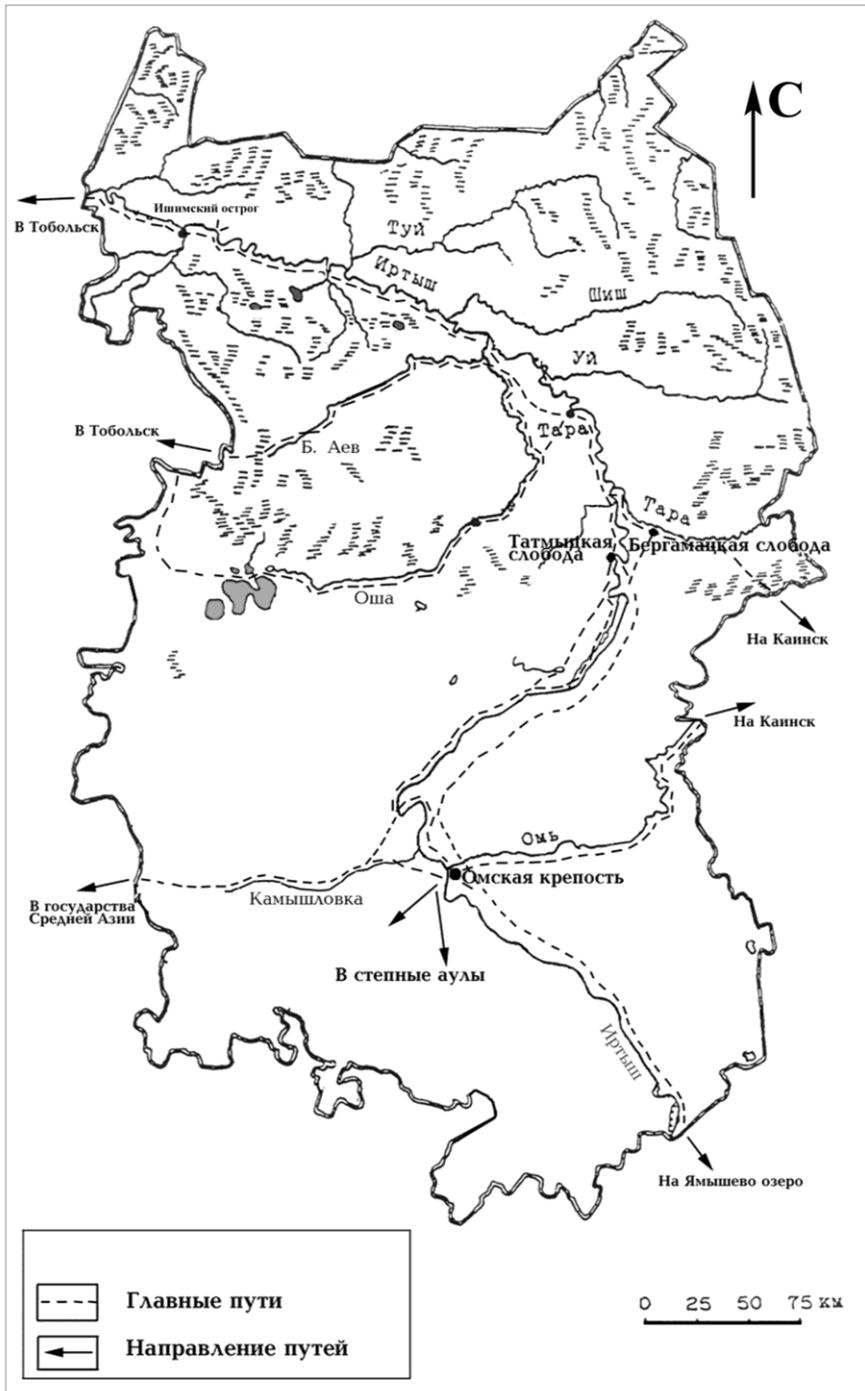


Рис. 7. Карта-схема. Сухопутные пути сообщения Омского Прииртышья в XVII – первой трети XVIII в.

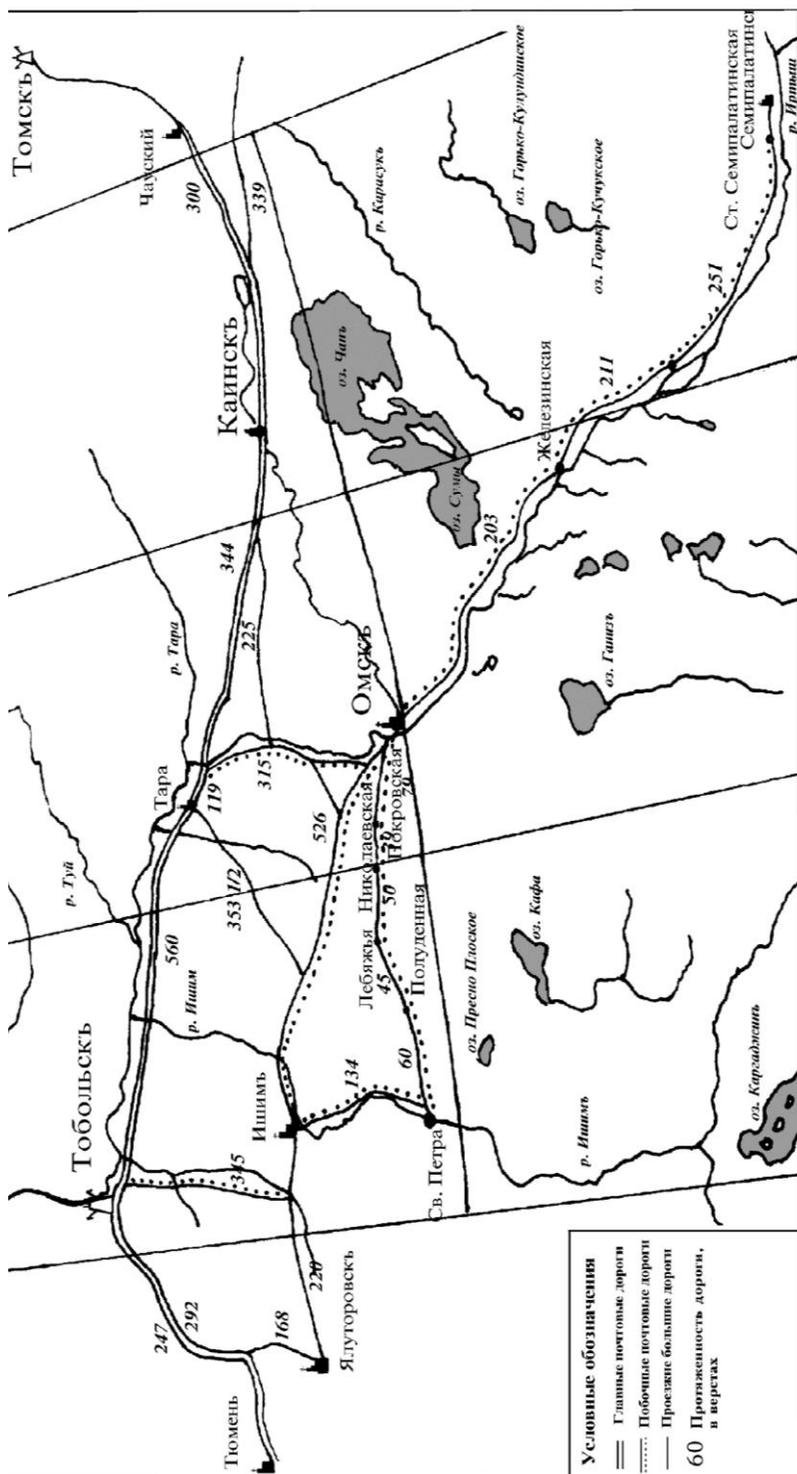


Рис. 8. Новая Генеральная карта Российской империи с таблицю кругового расстояния пятидесяти шести значнейших городов. Сочинена Свиты Его Императорского Величества по Квартирмейской части Генерал-майором Вистицким в 1803 г. (фрагмент)

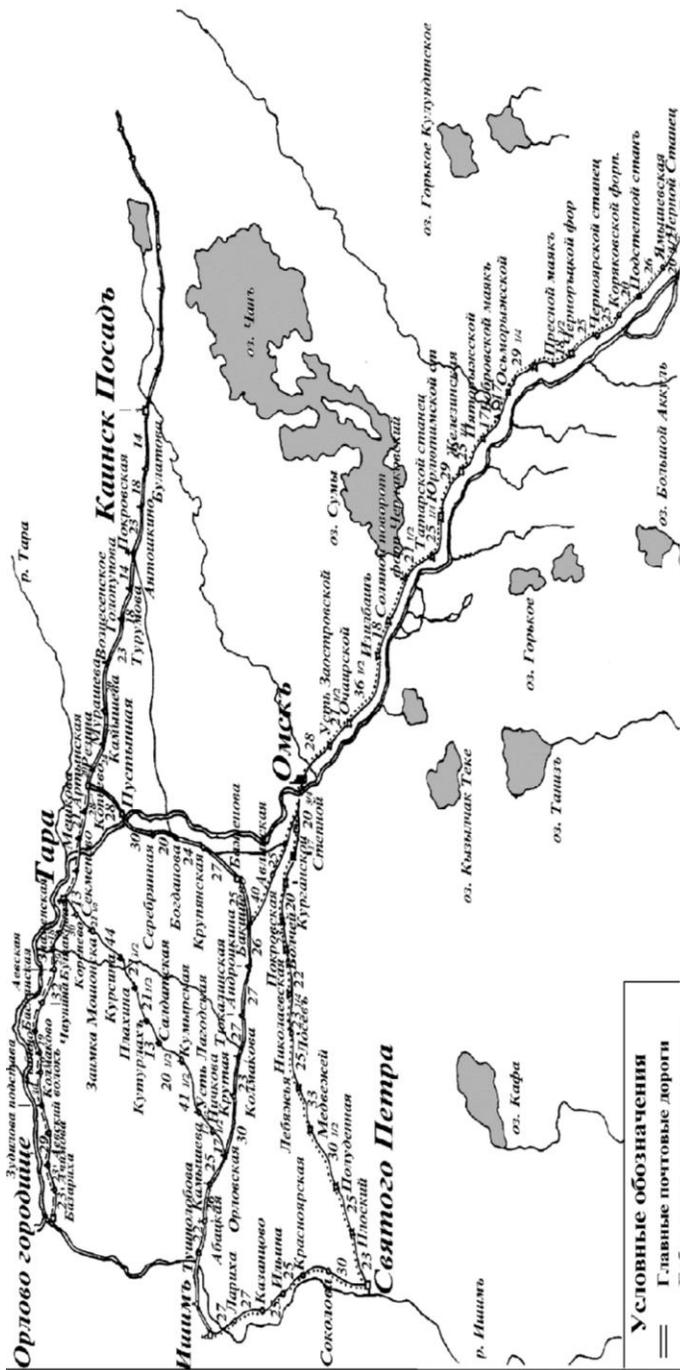


Рис. 9. Дорожная карта Российской империи всем почтовым и проселочным проезжим дорогам способным для кратчайшего проезда всякому вообще, а паче нужным для провозу товаров торгующему купечеству и прочим промышленникам. 1809 г. (фрагмент)

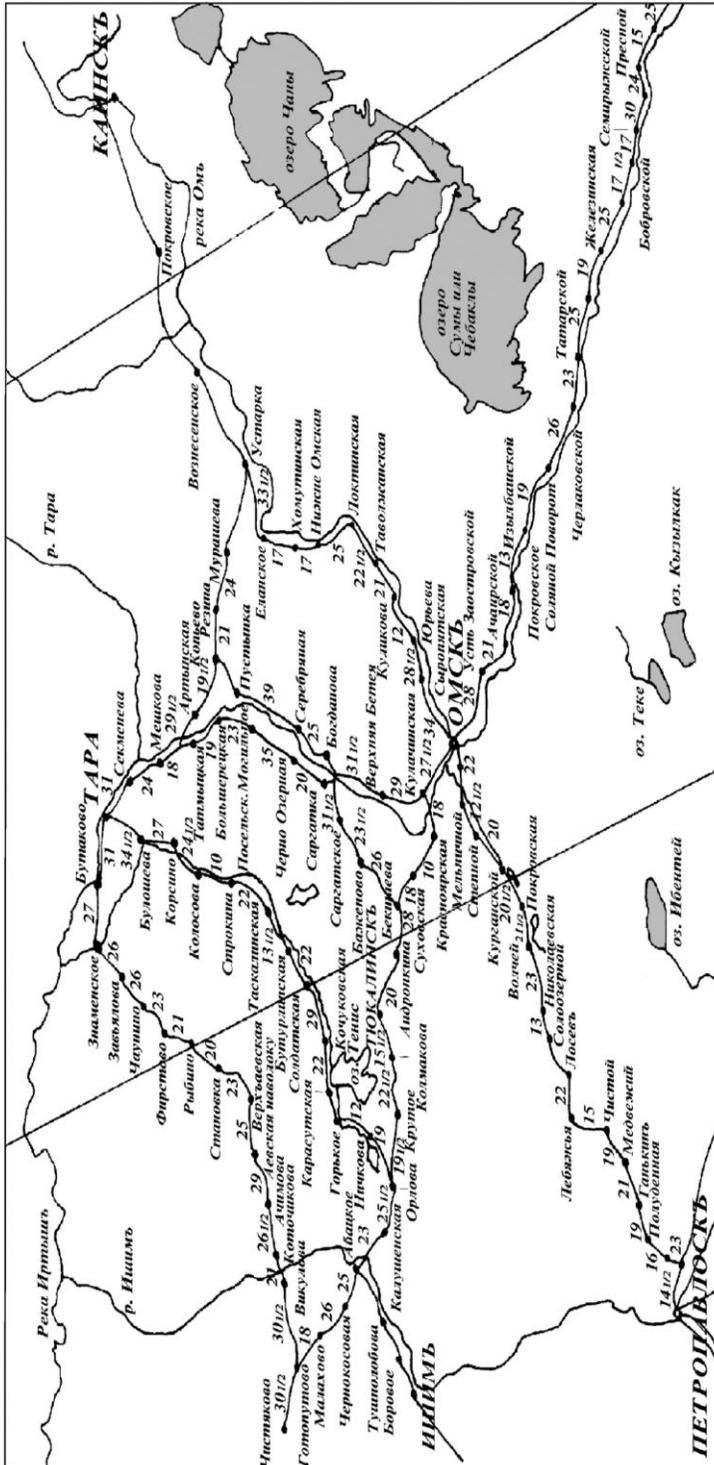


Рис. 10. Новая географическая карта Российской империи с обозначением пятидесяти семи губерний, восьми областей, четырех градоначальств, четырех управлений, восьми воеводств, Земли Большой и Малой Кабарды и Киргиз Кайсаков с показанием учебных округов, городов, примечательных мест, водяных сообщений, почтовых проезжих дорог и расстояния между оными (СПб., 1833)

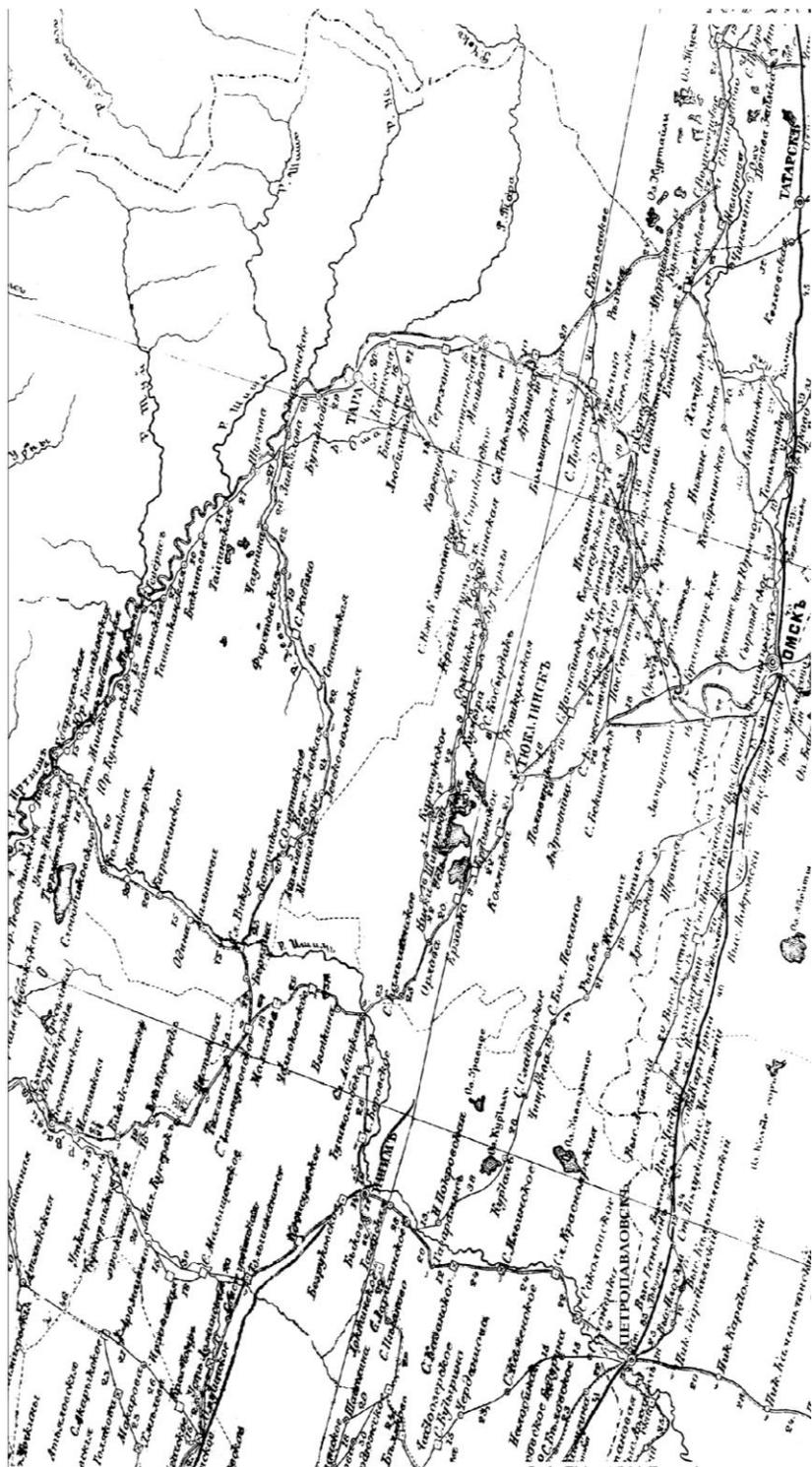


Рис. 11. Северные и центральные районы Прииртышья на Военно-дорожной карте Азиатской России 1895 г.

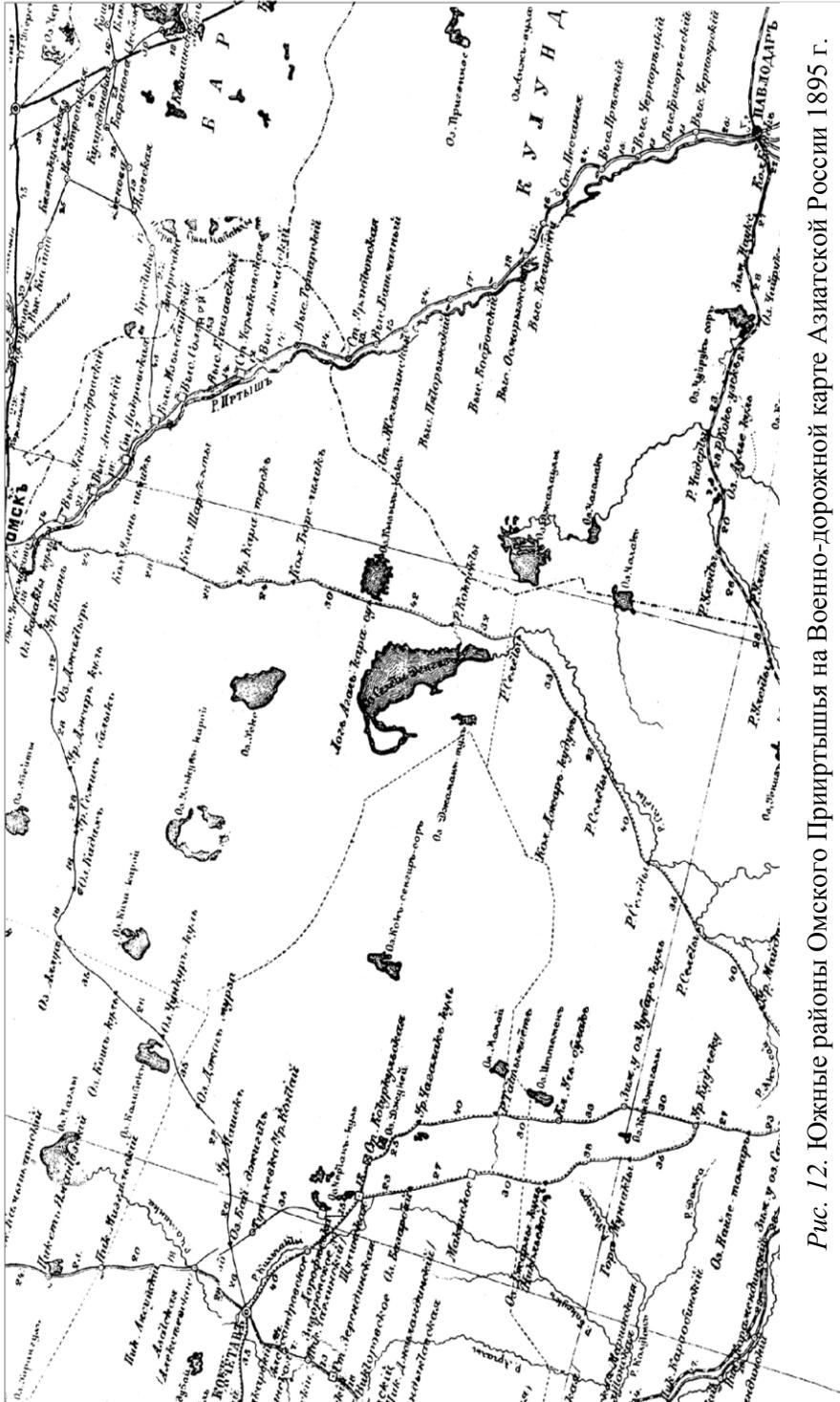


Рис. 12. Южные районы Омского Прииртышья на Военно-дорожной карте Азии России 1895 г.



Рис. 13. Рисунок [43] 47 «Истории Сибирской» с изображением моста через р. Иртыш



Рис. 14. Рисунок [38] 42 «Истории Сибирской» с изображением моста через р. Иртыш

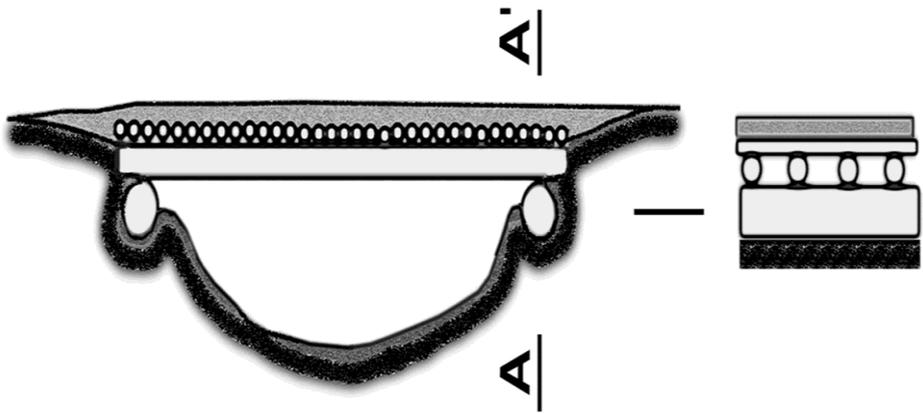


Рис. 15. Конструкция простого балочного моста [Татауров, Тихонов, 1996, с. 109]



Рис. 16. Балочный мост у д. Атачку Тарского района Омской области через р. Атачку. Фотография 1999 г. Вид с Ю



Рис. 17. Балочный мост у д. Атачки Тарского района Омской области через р. Уразай. Фотография 1999 г. Вид с В



Рис. 18. Пешеходный балочный мост в д. Речапovo (Междуречье) Тарского района Омской области. Фотография 1999 г. Вид с Ю

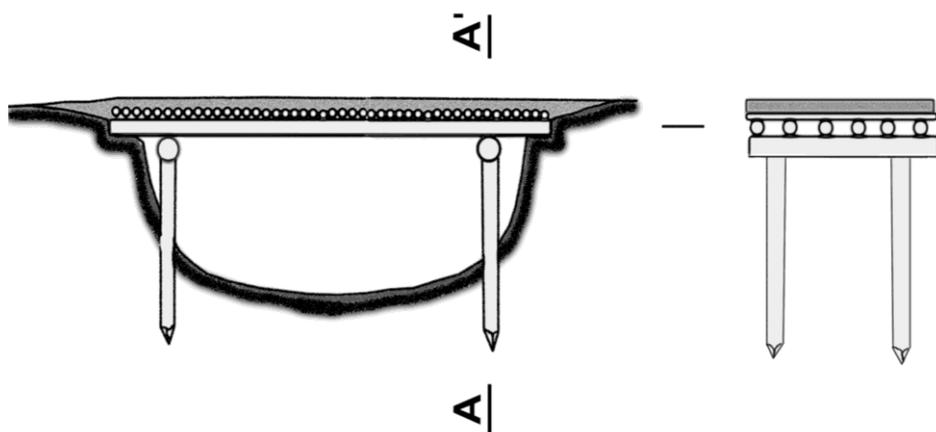


Рис. 19. Конструкция свайного моста [Татауров, Тихонов, 1996, с. 109]

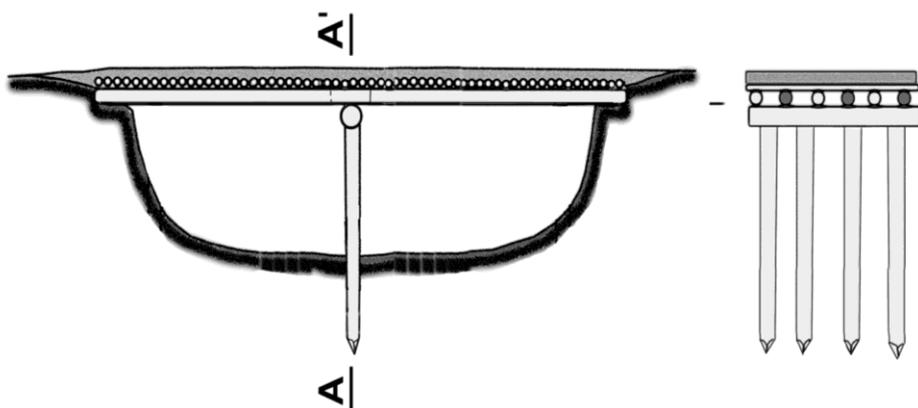


Рис. 20. Конструкция свайного двухпролетного моста



а



б

Рис. 21. Инструменты сибирских татар XIX–XX вв., используемые при строительстве мостов: а) тукмак; б) чёкмен

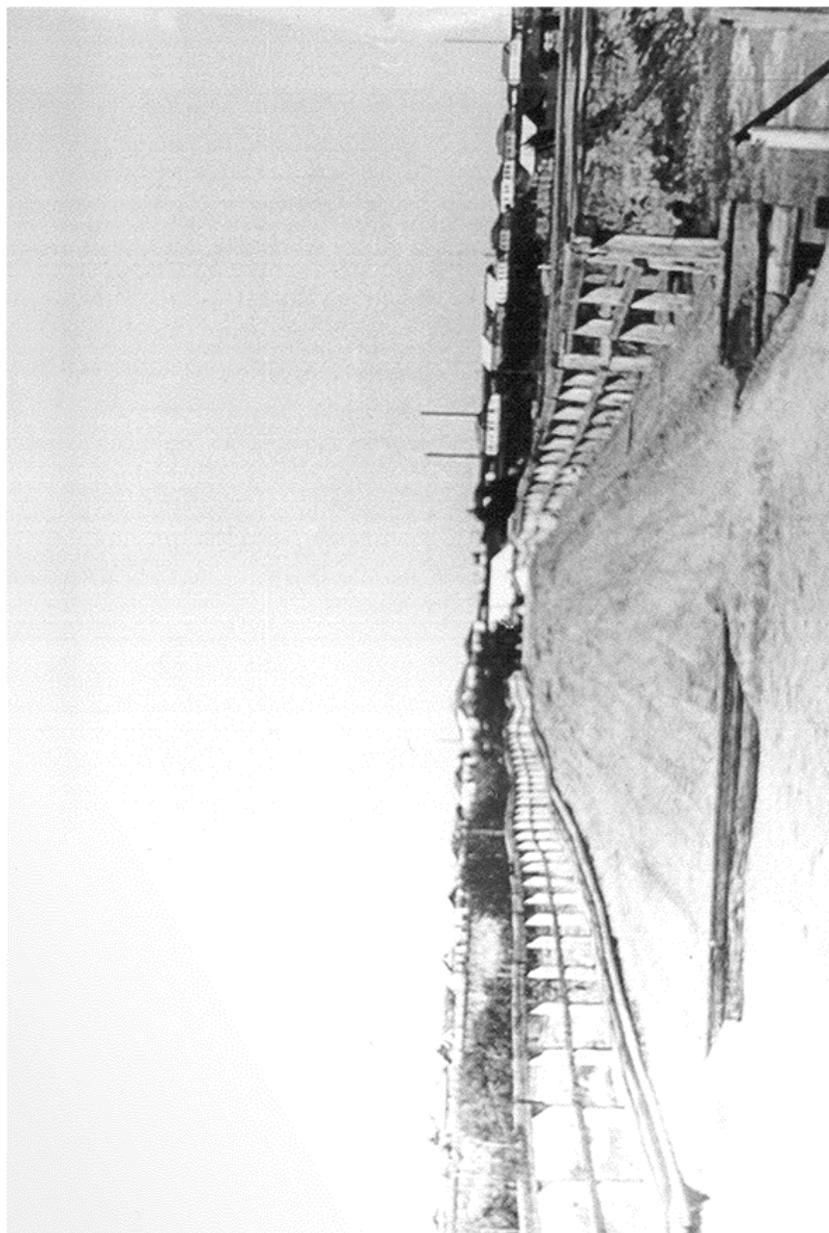


Рис. 22. Свайный мост через р. Омь в с. Калачинском Калачинского района Омской области. Фотография 1920-х гг. Вид с Ю



Рис. 23. Свайный Общественный мост через р. Ошу в д. Усть-Логатке Крутинского района Омской области. Фотография 2000 г. Вид с Ю



Рис. 24. Остатки насыпи на подъезде к «старому» мосту через р. Омь в г. Калачинске Калачинского района Омской области. Фотография 2000 г. Вид с Ю

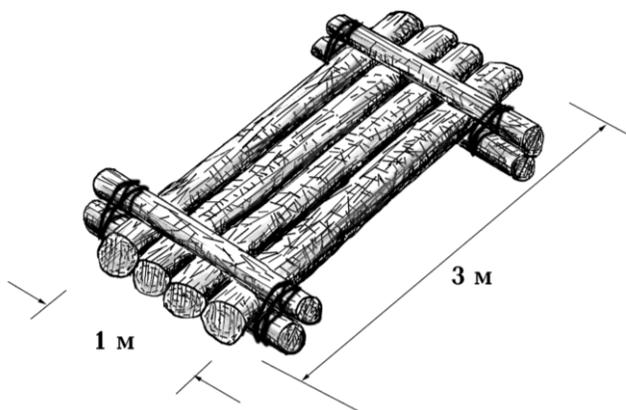


Рис. 25. Конструкция традиционного плота (сол) сибирских татар

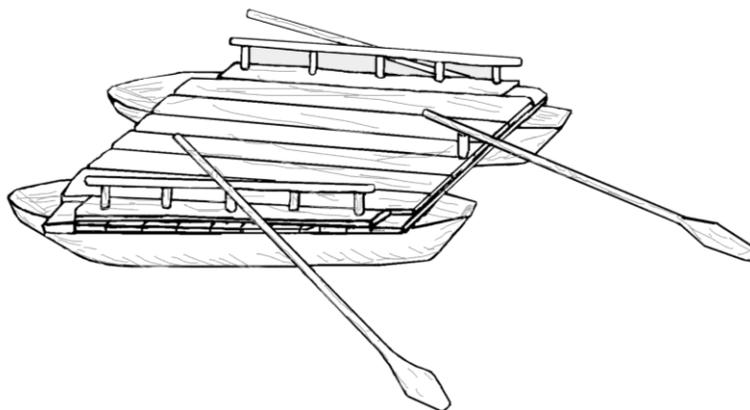


Рис. 26. Конструкция парома первой половины XX в. в д. Чеплярово Большереченского района Омской области

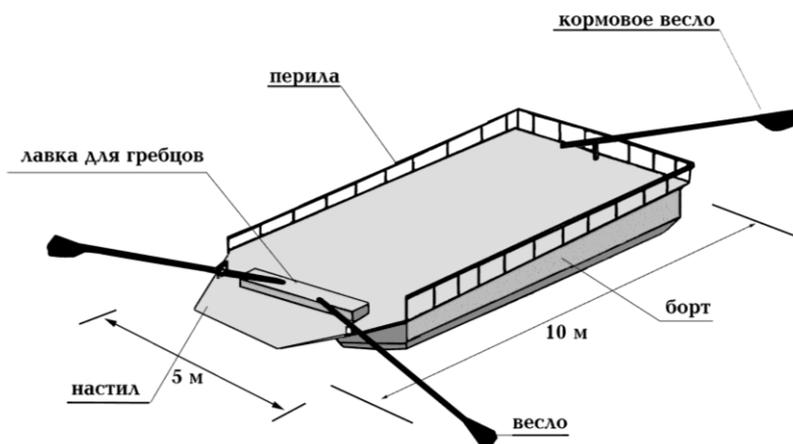


Рис. 27. Конструкция парома первой половины XX в. в д. Речапово Тарского района Омской области



Рис. 28. Дудикова взвоз в д. Такмык Омской области. Фотография 2000 г. Вид с СЗ



Рис. 29. Казенный взвоз в д. Такмык Омской области. Фотография 2000 г. Вид с В



Рис. 30. Взвоз у государственной паромной переправы XIX в. через р. Омь в д. Сыропятке Кормиловского района Омской области. Фотография 2001 г. Вид с С



Рис. 31. Взвоз на Купеческом тракте XIX–XX вв. у с. Пустынного Нижнеомского района Омской области. Фотография 2013 г. Вид с В



Рис. 32. Взвоз в д. Кокшенево Большереченского района Омской области. Фотография 2001 г.
Вид с 3



Рис. 33. Реконструкция верстового «сельского дорожного столба», расположенного на въезде в населенный пункт на Казенном тракте XIX в. Музей истории Московско-Сибирского тракта. Фотография 2013 г.



Рис. 34. Реконструкция «сельского дорожного столба», указывающего расстояние до крупных губернских городов, на Казенном тракте XIX в. Музей истории Московско-Сибирского тракта. Фотография 2013 г.



Рис. 35. Реконструкция верстового «сельского дорожного столба» на Казенном тракте XIX в. Автор реконструкции – директор Музея истории Московско-Сибирского тракта Е. П. Зензин. Фотография 2013 г.



Рис. 36. Реконструкция дорожной сторожевой будки XIX в. на Казенном тракте. Музей истории Московско-Сибирского тракта. Фотография 2013 г.



Рис. 37. Знак-указатель у дороги через болото близ д. Яготово Большереченского района Омской области. Фотография 2000 г. Вид с Ю



Рис. 38. Дорожный знак «Проезда нет» на дороге д. Бельсенды-Казах – д. Исаевка через болото Большое озеро в Горьковском районе Омской области. Фотография 2001 г. Вид с СЗ



Рис. 39. Дом в с. Такмык Большереченского района Омской области, где в начале XX в. располагался постоянный двор. Фотография 2000 г. Вид с ЮВ



Рис. 40. Земляная насыпь-дамба через ручей на дороге в пойме р. Иртыш к югу от д. Кокшенево Большереченского района Омской области. Фотография 2001 г. Вид с В

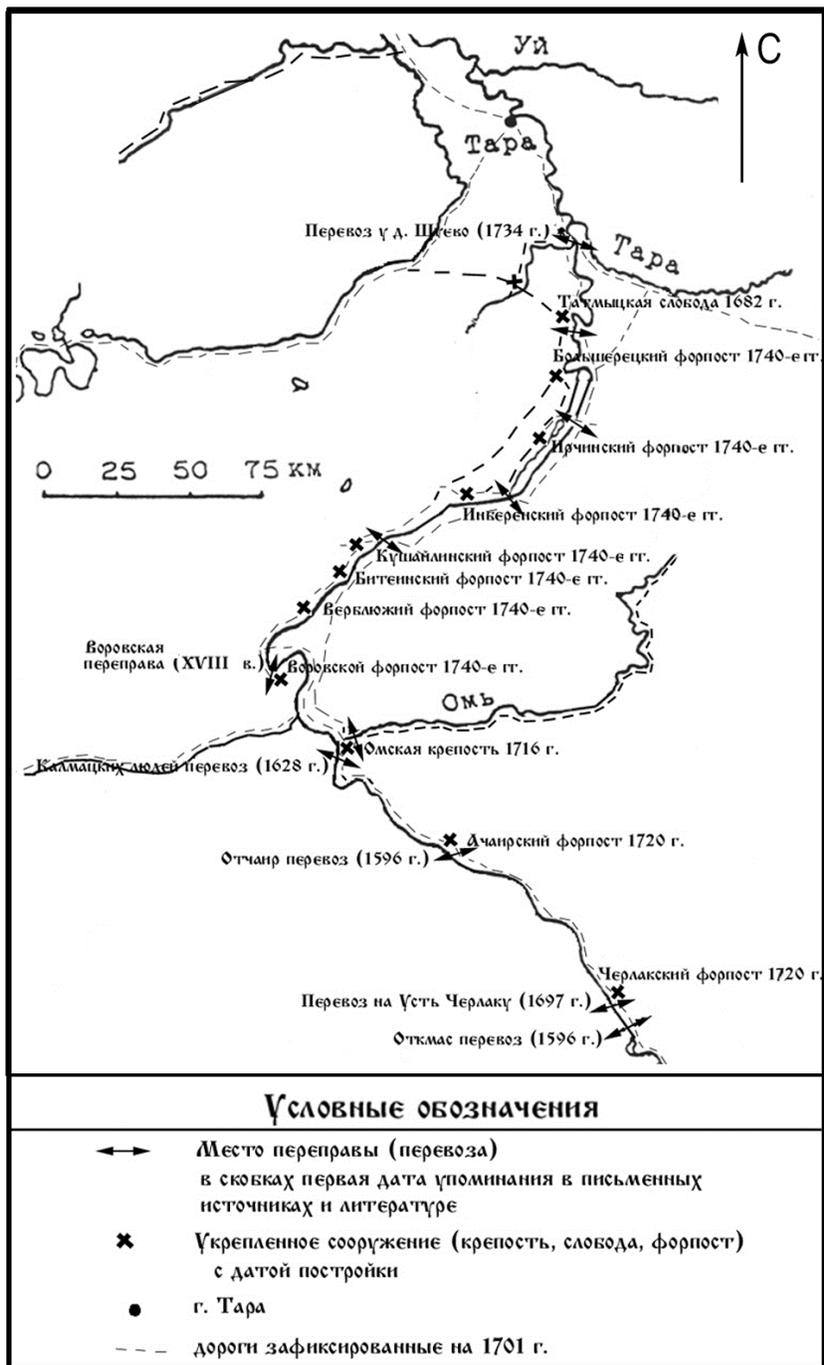


Рис. 41. Карта-схема. Переправы через р. Иртыш в XVII–XVIII вв. и оборонительные сооружения Иртышской и Ишимской линий 1716–1747 гг.



Рис. 42. Земляное полотно Купеческого (Коммерческого) тракта XIX – начала XX в. к северо-востоку от д. Заготзерно Саргатского района Омской области. Фотография 2000 г. Вид с Ю



Рис. 43. Земляное полотно Купеческого (Коммерческого) тракта XIX – начала XX вв. к северо-востоку от д. Заготзерно Саргатского района Омской области у переправы через р. Иртыш. Фотография 2000 г. Вид с Ю

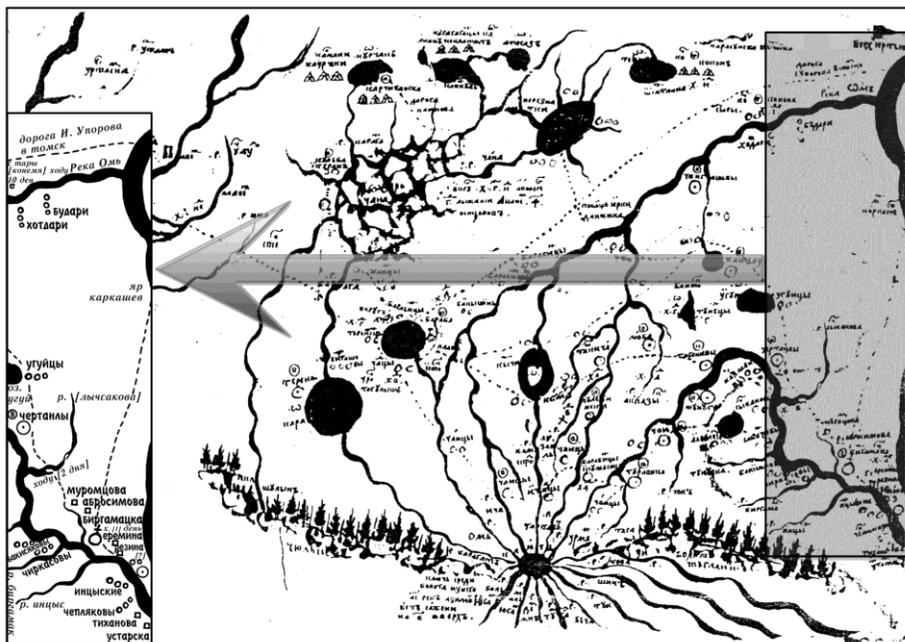


Рис. 44. Барабинская степь в «Хорографической чертежной книге» (1697–1711) С. У. Ремезова [The atlas of Siberia by Semyon Remezov, 1958, L. 93a]; фрагмент листа [Матвеев, Яворская, 2003, с. 162]



Рис. 45. Гать к северу от д. Мартыново Муромцевского района Омской области. Фотография 2004 г. Вид с Ю

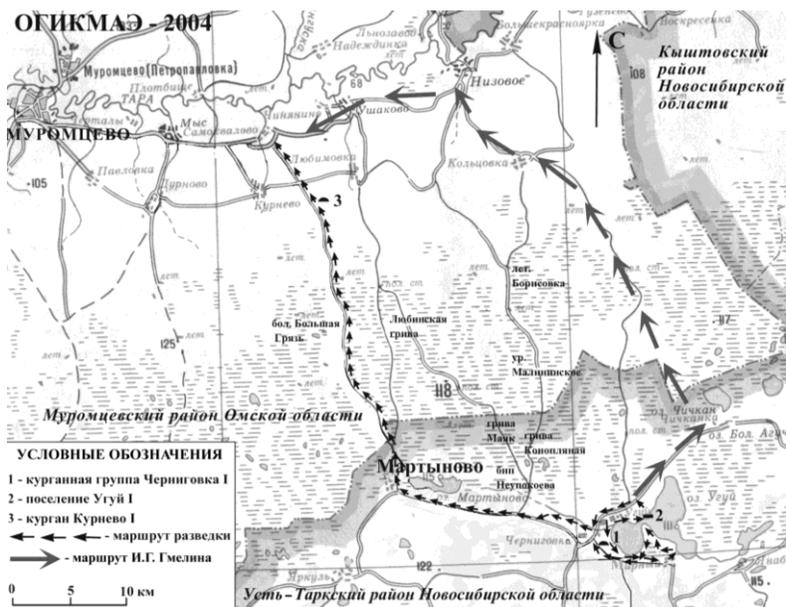


Рис. 46. Карта-схема. Маршруты Угуйского волока XVII–XVIII вв. и археологические памятники в районе с. Угуй Усть-Таркского района Новосибирской области, с. Курнево Муромцевского района Омской области

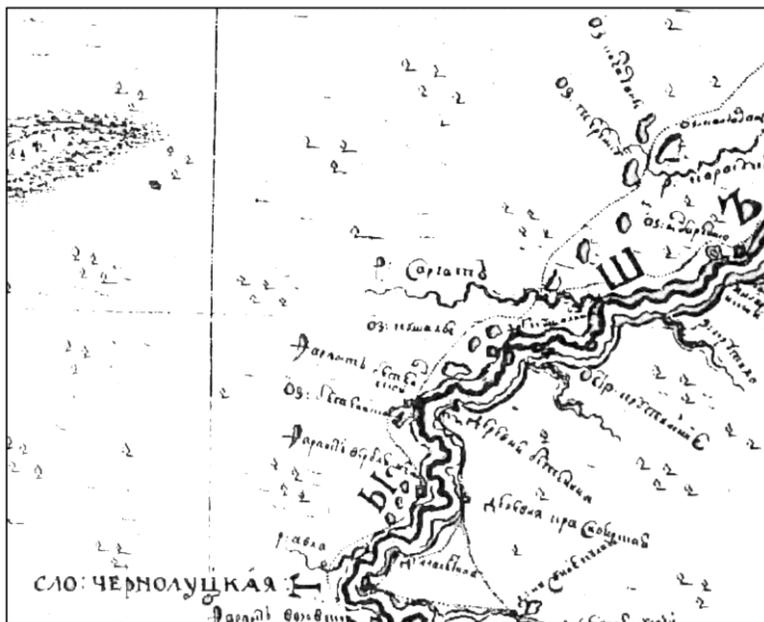
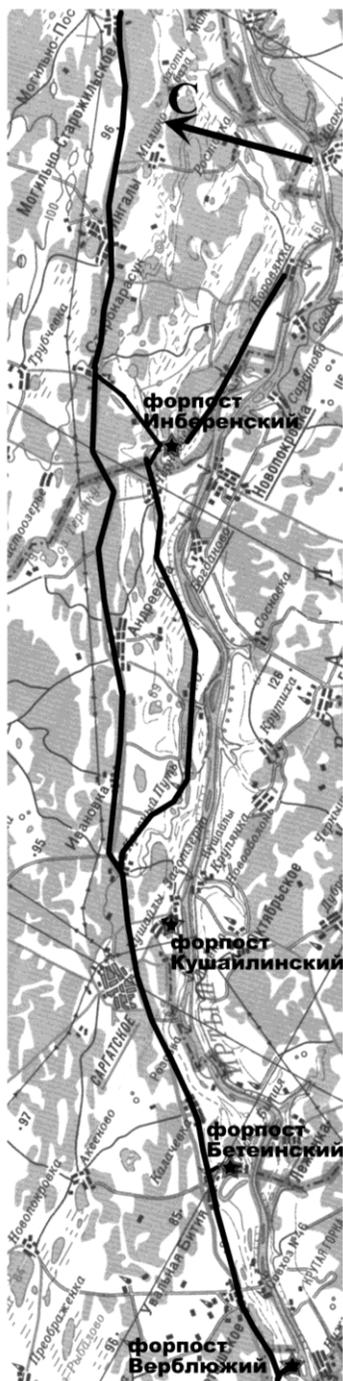


Рис. 47. Фрагмент копии карты Ишимской и Новоишимской оборонительных линий 1740-х гг. (Исилькульский районный краеведческий музей)



Рис. 48. Карта-схема. Тарская дистанция Ишимской оборонительной линии 1740-х гг.



1



2

Рис. 49. Карта-схема. Маршрут дороги г. Тара – Омская крепость XVIII в. на территории современных Саргатского, Большереченского и Тарского районов Омской области



Рис. 50. Приозжье в «Хорографической чертежной книге» (1697–1711) С. У. Ремезова [по: Матвеев, Яворская, 2003, с. 162]

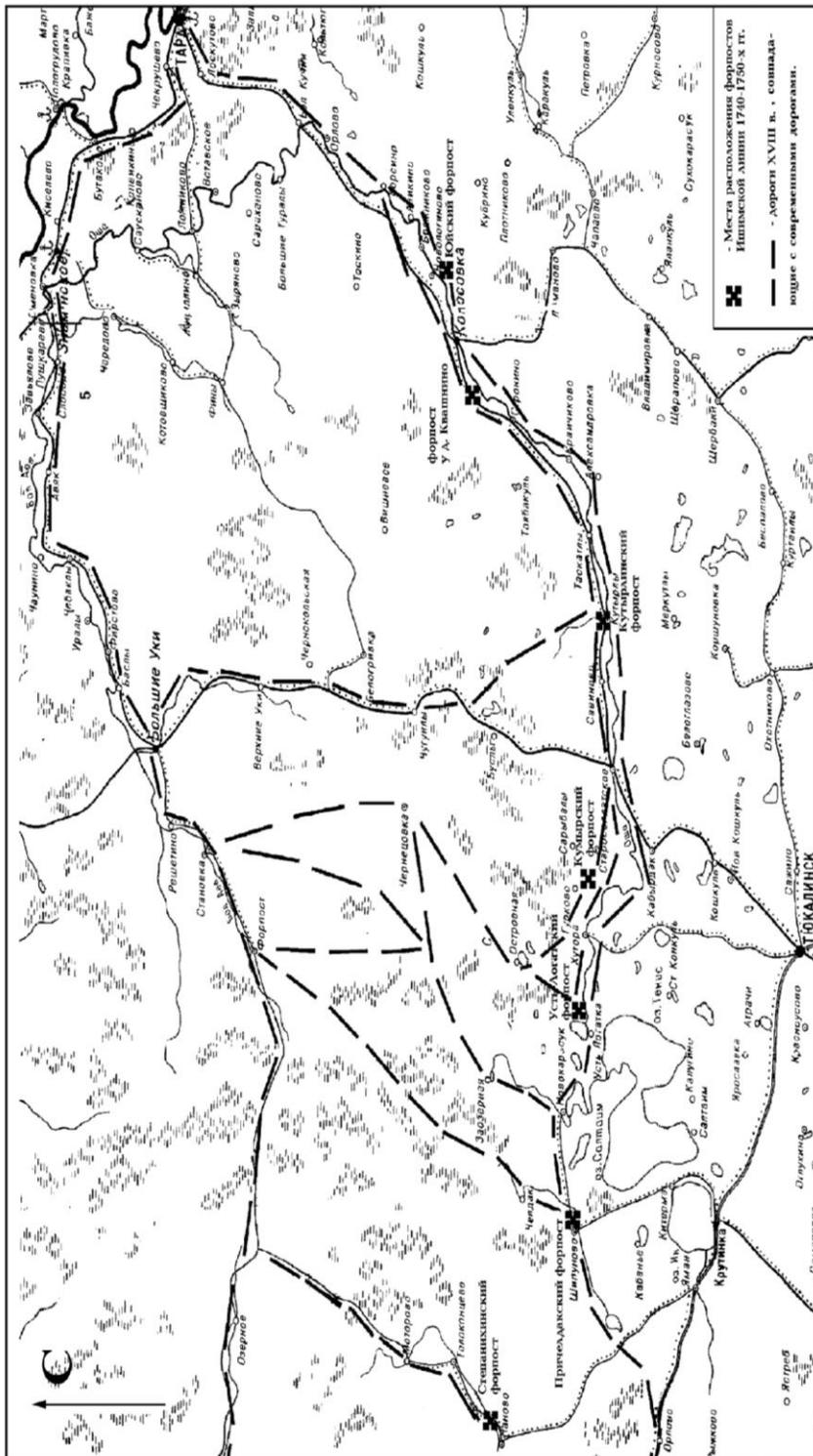


Рис. 51. Карта-схема. Сеть маршрутов XVIII–XIX вв. на территории западной части Оша-Алевского междуречья

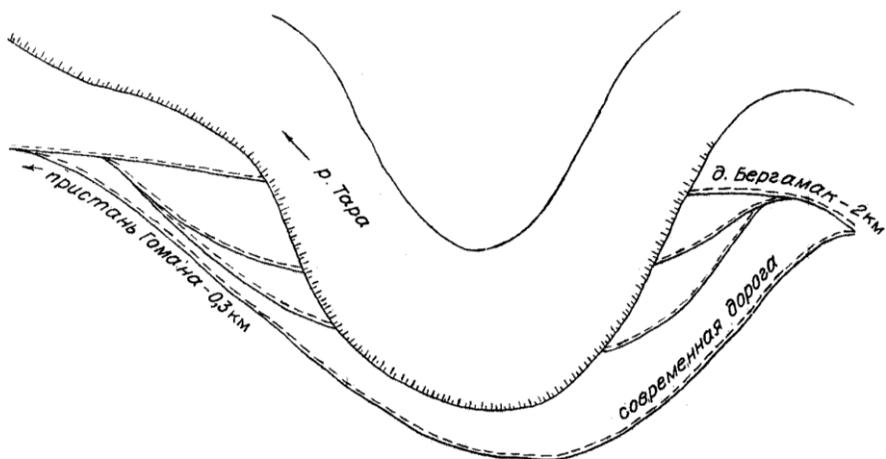


Рис. 52. Схема расположения дорог в пойме у д. Бергамак Муромцевского района Омской области [Татауров, Тихонов, 1996, с. 109]



Рис. 53. Разрез земляного полотна дороги в пойме у д. Бергамак Муромцевского района Омской области [Татауров, Тихонов, 1996, с. 109]



Рис. 54. Разрез земляного полотна Московско-Сибирского (Казенного) тракта к северо-западу от д. Форпост Большеуковского района Омской области. Фотография 2002 г. Вид с Ю

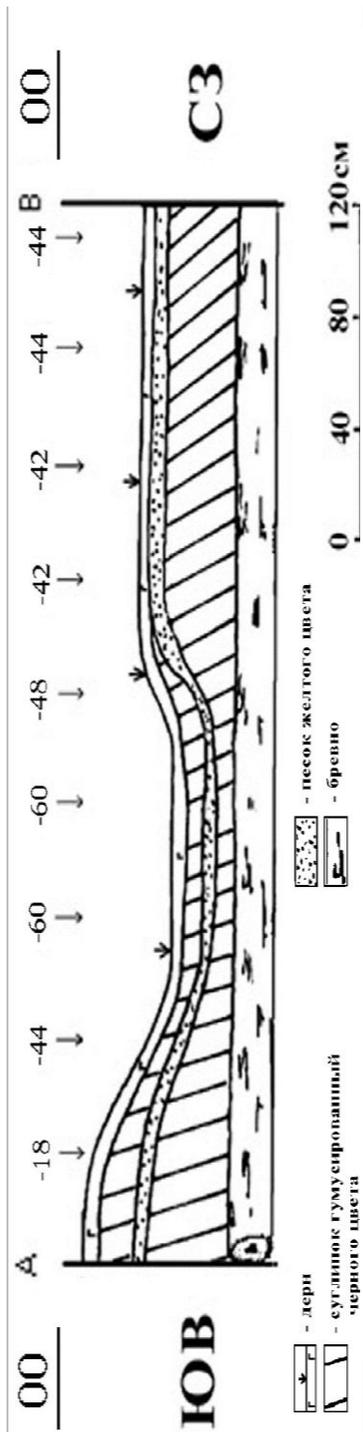


Рис. 55. Стратиграфический план разреза земляного полотна Московско-Сибирского (Казенного) тракта к северо-западу от д. Форпост Большеуковского района Омской области. Вид с Ю

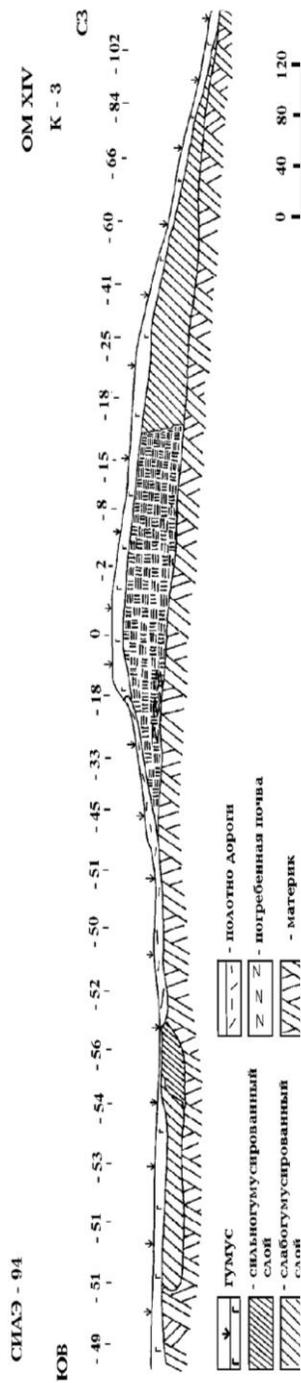


Рис. 56. План стратиграфического ЮВ-СЗ разреза кургана 3 курганного могильника ОМ XIV, через который проходит проселочная дорога [МАЭ ОмГУ. Ф. II. Д. 109-9. Л. 2-3]

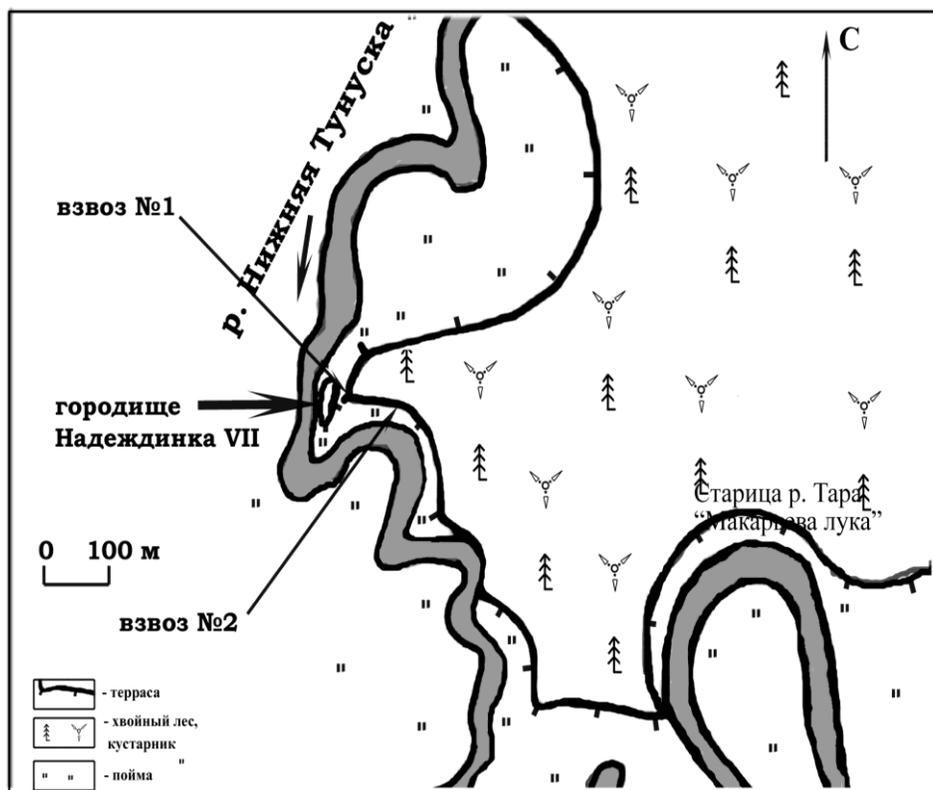


Рис. 57. Ситуационный план расположения взвозов в районе городища Надеждинка VII

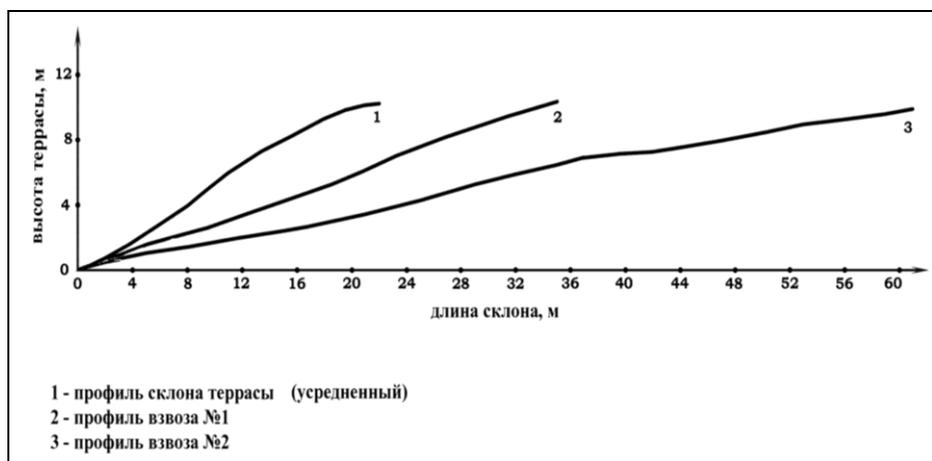


Рис. 58. Схема профилей склона террасы, взвозов № 1, 2 в районе городища Надеждинка VII



Рис. 59. Общий вид взвоза № 2. Фотография 2004 г. Вид с Ю

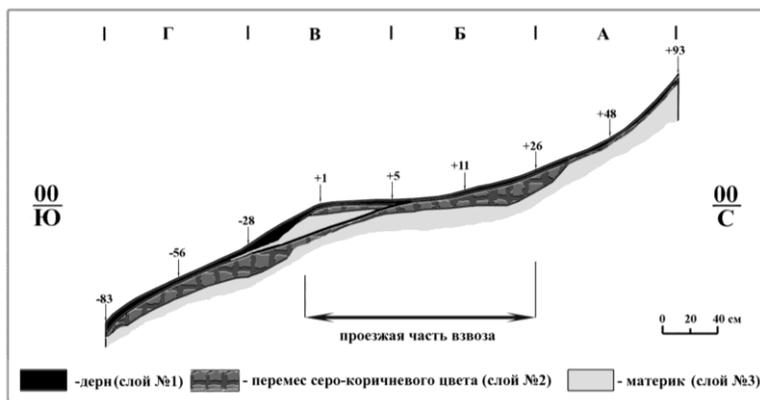


Рис. 60. Поперечный профиль взвоза № 2. Разрез по линии С–Ю. Стратиграфия западной стенки траншеи



Рис. 61. Поперечный профиль взвоза № 2. Стратиграфия западной стенки траншеи. Фотография 2004 г. Вид с ЮВ

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Неопубликованные источники

Исторический архив Омской области.

Ф. 1. Оп. 1. Д. 46, 79; Оп. 2. Д. 11; Ф. 2. Оп. 1. Д. 347, 363, 365, 500, 502, 503, 5399; Ф. 4. Оп. 1. Д. 205, 269, 270, 442; Ф. 9. Оп. 1. Д. 131; Ф. 366. Оп. 1. Д. 10.

Картотека Управления по сохранению и государственной охране объектов культурного наследия Министерства культуры Омской области.

Паспорта на памятники истории и культуры СССР Главного управления охраны, реставрации и использования памятников истории и культуры Министерства культуры РСФСР. № 2.3–I.36.2, 2.I.3–36.I.

Музей археологии и этнографии Омского государственного университета им. Ф. М. Достоевского.

Ф. I. Материалы этнографических экспедиций.

Д. 2–10–I. Л. 13; Д. 5–9–IV. Л. 55; Д. 7–6–III. Л. 111; Д. 12–VII. Л. 157; Д. 58–1–I. Л. 4; Д. 84–4–V. Л. 195; Д. 84–4–IV. Л. 111; Д. 90–3–III. Л. 43, 55; Д. 92–2–I. Л. 9; Д. 93–4–V. Л. 138; Д. 94–3–III. Л. 52–55, 58–59, рис.; Д. 102–4–IV. Л. 64; Д. 104–1–II. Л. 23; Д. 105–2–VI. Л. 57; Д. 107–3–II. Л. 13, 25, 28; Д. 111–5–V. Л. 76; Д. 113–1–I. Л. 1, рис.; Д. 113–1–III. Л. 113; Д. 130–1. Л. 13.

Ф. II. Материалы археологических экспедиций. Д. 19–1, 109–9, 125–1а, 169–1, 169–2.

Омский государственный историко-краеведческий музей.

1. Картографический фонд. Инв. № 628, 277.

2. Фонд личных коллекций. ОМК 13450.

3. Фотофонд. ОМК 6634/1,2.

Российская Государственная библиотека.

1. Рукописное отделение. Эрмитажное собрание. № 237. Л. 51 об. – 52.

2. Картографический фонд. Ко 22/III–20; Ко 110/VIII–37; Ко 111/I–10; Ко 111/VI–50.

Российский государственный архив Военно-морского флота.
Ф. 3/1. Оп. 23. Д. 270.

Опубликованные письменные и изобразительные источники

The atlas of Siberia by Semyon Remezov / Facsimilt edition with an introduction by Leo Bagrow. – S-Gravenhage: Mouton & Co, 1958. – 150 L.

Дергачева-Скоп Е. И., Алексеев В. Н. Ремезовская летопись. Коллекционное издание. – Тобольск : Издат. отд. Обществ. фонда «Возрождение Тобольска», 2006. – 270 с.

Зиннер Э. П. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и ученых XVIII в. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1968. – 245 с.

Материалы по истории Узбекской, Таджикской и Туркменской ССР. Ч. I. Торговля с Московским государством и международное положение Средней Азии в XVI–XVIII вв. // Тр. Ист.-археограф. ин-та и Ин-та востоковедения. Материалы по истории СССР. – Л., 1932. – Вып. 3, ч. 1. – С. 61–88.

Миллер Г. Ф. Описание городов, крепостей, острогов, слобод, сел, деревень, островов, рек, речек, озер и других достопримечательностей на реке Иртыш и возле него вверх от города Тобольска // Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г. Ф. Миллера / изд. подг. А. Х. Элерт. – Новосибирск, 1996. – С. 75–100.

Палашенков А. Ф. Материалы к археологической карте Омской области // Археология Прииртышья. – Томск, 1980. – С. 100–146.

Полное собрание законов Российской империи. – СПб. : Тип. II Отд-ния Собственной Его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Т. VII, № 4591; Т. XII, № 9032; Т. XV, № 11414; Т. XVI, № 11633, 11822; Т. XVII, № 12570, 12659; Т. XXX, № 23816; Т. XXX, № 23996; Т. XXXIV, № 27180; Т. XXXVI, № 27787.

Переселение и землеустройство за Уралом в 1906–1910 гг. и отчет по переселению и землеустройству за 1910 г. – СПб. : Пересел. упр. Гл. упр. землеустр. и землед., 1911. – 410 с.

Переселение и землеустройство за Уралом в 1912 г. Приложение к смете доходов, расходов и специальных средств Переселенческого управления ГУЗиЗ на 1914 г. – СПб. : Тип. А. Э. Коллинс, 1913. – 331 с.

Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 1 апреля 1928 г. «О мероприятиях по местному дорожному строительству» и ин-

струкция по его применению. – Новосибирск : Тип. СибВО, 1929. – 24 с.

Потанин Г. Н. Материалы для истории Сибири. – М. : Изд. Имп. о-ва истории и древностей российских при Моск. ун-те, 1867. – 324 с.

Почтовый дорожник, или Описание всех почтовых дорог Российской империи. – СПб. : Тип. Карла Крайя, 1824. – 430 с.

Путевые записки епископа Никодима. 1870 (От Томска до Тобольска) // Русский архив. – 1903. – № 3. – С. 390–420.

Радищев А. Н. Записки путешествия в Сибирь // Избр. соч. – М. ; Л. : Гослитиздат, 1949. – С. 719–759.

Ремезовская летопись по Миновичеву списку // Сибирские летописи / Изд. Имп. археограф. комис. – СПб. : Тип. И. Н. Скороходова, 1907. – С. 312–366.

Русско-китайские отношения в XVII веке : материалы и документы. – М. : Наука, 1969. – Т. 1. – 611 с.

Русско-монгольские отношения 1607–1636 : сб. док. – М. : Изд-во вост. лит., 1959. – 350 с.

Русско-монгольские отношения 1636–1654 : сб. док. / сост. : М. И. Гольман, Г. И. Слесарчук ; отв. ред. И. Я. Златкин, Н. В. Устюгов. – М. : Гл. ред. вост. лит., 1974. – 460 с.

Сибирские летописи / Изд. Имп. археограф. комис. – СПб. : Тип. И. Н. Скороходова, 1907. – 467 с.

Словцов И. Я. Материалы по истории и статистике Омска, извлеченные из однодневной переписи 1877 г. // Тр. Акмол. стат. ком. – Омск, 1880. – Ч. 1. – 108 с.

Словцов И. Я. Путевые записки, веденные во время поездки в Кокчетавский уезд Акмолинской области в 1878 г. // Зап. ЗСОИРГО. – Омск, 1881. – Кн. III. – С. 1–166.

Степанов П. Путевые записки, веденные во время поездки летом 1885 г. в верховья рек Тартаса и Тары // Зап. ЗСОИРГО. – Омск, 1886. – Кн. VIII, вып. I. – С. 1–14.

Титов А. А. Сибирь в XVII в. : сб. старинных русских статей о Сибири и прилегающих к ней землях. – М. : Изд. Г. В. Юдина, 1890. – 216 с.

Словари и справочные издания

Большая советская энциклопедия. – 2-е изд. – М. : Гос. науч. изд-во «Большая советская энциклопедия», 1953. – Т. 19. – 606 с.; Т. 23. – 636 с.

Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. Т. 1. А–З. – М. : Рус. яз., 1998. – 699 с.

Дорожная терминология : справ. / под ред. М. И. Вейцмана. – М. : Транспорт, 1985. – 211 с.

Словарь русских старожильческих говоров Среднего Прииртышья / под ред. Г. А. Садретдиновой : в 3 т. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 1992–1993.

Интернет-ресурсы

Дороги южных районов Зауралья, Западной Сибири и Северного Казахстана в конце XVII – начале XVIII в. // Яндекс.Карты. – URL: <http://maps.yandex.ru/?um=mtpY7KuHQPnvRNnCdtydQfRRqnPFkrUz&l=map> (дата обращения: 25.08.2010).

Исследовательская литература

А. Ч. Импровизированные мосты через Сыр-Дарью // Уральские войсковые ведомости. – 1867. – № 23. – С. 2.

Аверьянов А. Н. Системное познание мира: методологические проблемы. – М. : Политиздат, 1985. – 263 с.

Адам Я. В. Энциклопедия Горьковского района Омской области: очерки истории. История населенных пунктов. Природа. – Горьковское (Ом. обл.) : Адм. Горьк. р-на, Экон. ком., Горьк. ист.-краевед. музей, 1999. – 234 с.

Азиатская Россия. Земля и хозяйство / изд. Пересел. упр. Гл. упр. землеустр. и землед. ; общ. рук. Г. В. Глинки. – СПб. : Т-во А. Ф. Маркс, 1914. – Т. 2. – 638 + II с.

Аношин В. С. Где шумит Артынский бор. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1968. – 152 с.

Аполлова Н. Г. Хозяйственное освоение Прииртышья в конце XVI – первой половине XIX в. – М. : Наука, 1976. – 370 с.

Ахинжанов С. М. Древние караванные пути кимаков // Материалы I науч. конф. молодых ученых АН Казахской ССР. – Алма-Ата, 1968. – С. 429–430.

Ахметова Ш. К., Погодин Л. И., Толтеко И. В. Процессы тюркизации южных территорий Среднего Прииртышья (к постановке проблемы) // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Омск : Изд-во ОмГПУ, 2001. – С. 162–163.

Бабков В. Ф. Автомобильные дороги : учеб. для вузов. – М. : Транспорт, 1983. – 280 с.

Бабков В. Ф. Ландшафтное проектирование автомобильных дорог. – М. : Транспорт, 1980. – 189 с.

Балкашин Н. Н. Торговое движение между Западной Сибирью, Средней Азией и Китайскими владениями // Зап. ЗСОИРГО. – Омск : Тип. гл. штаба, 1882. – Кн. IV. – С. 1–86.

Бахрушин С. В. Вопросы русской колонизации Сибири в XVI–XVII вв. // Науч. тр. – М. : Изд-во АН СССР, 1955. – Т. III. – Очерк второй.

Бахрушин С. В. Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. // Науч. тр. Т. III. Избранные работы по истории Сибири XVI–XVII вв. – М. : Изд-во АН СССР, 1955. – Ч. 1. – С. 72–136.

Бахрушин С. В. Сибирь и Средняя Азия в XVII–XVIII вв. // Науч. тр. – М. : Изд-во АН СССР, 1959. – Т. IV. – С. 195–214.

Белявский Ф. Н. Пути сообщения // Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей. Т. XV. Западная Сибирь / под ред. В. П. Семенова-Тян-Шанского и под общ. рук. П. П. Семенова-Тян-Шанского и В. И. Ламанского. – СПб. : Изд. А. Ф. Девриена, 1907. – С. 359–379.

Болтрик Ю. В. Об одном из вероятных трактов Скифии // Актуальные проблемы археологических исследований в Украинской ССР : тез. докл. Республ. конф. молодых ученых. – Киев : Апрель, 1981. – С. 59–60.

Большаник П. В. Антропогенный фактор в развитии ландшафтов Окуневского археологического микрорайона // Интеграция археологических и этнографических исследований : материалы VI Междунар. науч. семинара. – Омск, 1998. – Ч. I. – С. 19–22.

Бударин М. Е. Влияние Омска на исторические судьбы некоторых регионов Азиатской России // Россия и Восток: археология и этническая история : материалы IV Междунар. науч. конф. «Россия и Восток: проблемы и взаимодействие». – Омск, 1997. – С. 273–278.

Бутов Н. Странички истории // К новым рубежам (Саргатка). – 1988. – № 154 (7727), 22 дек. – С. 4.

Валеев Ф. Т., Томилов Н. А. Татары Западной Сибири: история и культура. – Новосибирск : Наука, 1996. – 224 с.

Введенский А. А. Дом Строгановых в XVI–XVII вв. – М. : Изд-во социал.-экон. лит., 1962. – 308 с.

Вилков О. Н. Бухарцы и их торговля в Западной Сибири в XVII в. // Торговля городов Сибири к XVI – началу XX в. – Новосибирск, 1987. – С. 171–214.

Вилков О. Н. Торговые пути и динамика торгово-промышленного движения в Сибири XVII в. // Освоение Сибири в эпоху феодализма (XVII–XIX вв.). – Новосибирск, 1968. – С. 59–81.

Вилков О. Н. Торговые пути из Сибири в Среднюю Азию и Китай и динамика торгового движения по ним в XVII в. // Вопр. истории социально-экономической и культурной жизни Сибири и Дальнего Востока : тез. докл. – Новосибирск, 1968. – Вып. 2. – С. 3–36.

Вискалин А. В. Самарский вариант переправы через Волгу на пути из Киева в Булгар // Путь из Булгара в Киев : материалы науч. конф. – Казань, 1992. – С. 40–46.

Гаврилов Н. А., Норкин Н. С., Волков В. П. Пути сообщения // Азиатская Россия. Т. II. Земля и хозяйство / под общ. рук. Г. В. Глинки. – СПб., 1914. – С. 475–560.

Гельфер А. Очерк развития дорожного и мостового дела в ведомстве путей сообщения. – СПб., 1911. – Т. 1. – 168 с.

Генинг В. Ф., Корякова Л. Н., Овчинникова Б. Б., Федорова Н. В. Памятники железного века в Омском Прииртышье // Проблемы археологии и культурной принадлежности археологических памятников Западной Сибири. – Томск, 1970. – С. 203–228.

География Омской области : учеб. пособие / А. Ф. Куракин, Г. И. Зайков, В. И. Смирнова [и др.]. – Омск : ОГПИ, 1992. – 150 с.

Головнев А. В. К вопросу о тюркско-угорских контактах // Этническая история тюркоязычных народов Сибири и сопредельных территорий : тез. докл. обл. науч. конф. по этнографии. – Омск, 1984. – С. 31–34.

Горбань Н. В. Из истории строительства крепостей на юге Западной Сибири. Новоишимская линия крепостей. // Вопр. географии. – М., 1953. – Сб. 31. – С. 206–227.

Грачев М. А., Матвеев А. В., Трофимов Ю. В. Поиск форпостов Ишимской линии на территории Крутинского, Тюкалинского и Колосовского районов Омской области в 2000 г. // Гуманитарное знание. Сер. Преемственность : ежегодник. Вып. 4 : сб. науч. тр. – Омск, 2000. – С. 173–181.

Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров. – Томск, 1921. – 116 с. – (Изв. Ин-та исследований Сибири, № 6; Тр. Ист.-этнограф. отд-ния, № 1).

Громыко М. М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение. – Новосибирск : Наука, Сиб. отд-ние, 1965. – 428 с.

Грязнов М. П. Связи кочевников Южной Сибири со Средней Азией и Ближним Востоком в I тыс. до н. э. // Материалы Второго совещания археологов и этнографов Средней Азии. – М. ; Л., 1959. – С. 136–142.

Долгушин А. П. Сказание о Большеречье. – Омск : Ом. кн. изд-во, 1998. – 192 с.

Долгушин А. П. Тюкалинск // Райцентры Омской области. – Омск: ИПК «Омич», 1992. – С. 106–129.

Дорожная терминология : справ. / под ред. М. И. Вейцмана. – М. : Транспорт, 1985. – 211 с.

Журавлев С. Д., Касаткин Н. С. Постройка мостов на районных и сельских дорогах. Общедоступное руководство. – Новосибирск : Тип. «Совсибирь», 1927. – 82 с.

Жучкевич В. А. Дороги и водные пути Белоруссии (историко-географические очерки). – Минск : Изд-во Белорус. гос. ун-та, 1977. – 144 с.

Здор М. Ю. Природно-географические условия в пойме правого берега р. Иртыш от д. Артын до д. Танатово // Интеграция археологических и этнографических исследований : материалы IV Всерос. науч. семинара, посвящ. 60-летию со дня рождения В. И. Васильева. – Новосибирск ; Омск, 1996. – С. 73–74.

Зензин Е. П. Из истории села Становка Большеуковского района // Материалы обл. науч.-практ. кон., посвящ. 275-летию г. Омска. Секция: История Омска и Омской области. – Омск, 1991. – С. 140–143.

Зензин Е. П. Старый Московско-Сибирский тракт на территории Омской области // Вопросы охраны и использования памятников истории и культуры. – М., 1992. – С. 238–245.

Ивлев Н. П., Ивлев М. Н. Переправы и мосты кочевников // Этнографическое обозрение. – 1995. – № 1. – С. 30–35.

Из истории Омска (1716–1917 гг.). Очерки, документы, материалы / ред. Е. Н. Евсеев. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1967. – 224 с.

Исаков М. Вопросы дорожного строительства // Народное хозяйство Омской области. – 1936. – № 7 (15). – С. 40–46.

Исаков М. Наше дорожное хозяйство // Народное хозяйство Омской области. – 1936. – № 3 (11). – С. 58–64.

История Казахстана с древнейших времен до наших дней : в 5 т. – Алматы : Атамұра, 1997. – Т. 2. – 596 с.

Исхаков Д. М. Тюрко-татарские государства XV–XVI вв. – Казань : Ин-т истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2004. – 84 с.

Кабо Р. М. Города Западной Сибири. – М. : Географгиз, 1949. – 218 с.

Каган М. С. Человеческая деятельность (опыт системного анализа). – М. : Политиздат, 1974. – 328 с.

Катанаев Г. Е. Киргизские степи, Средняя Азия и Северный Китай в XVII и XVIII столетиях // Зап. ЗСОИРГО. – Омск, 1893. – Кн. XIV. – С. 1–72.

Катионов О. Н. Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма : сб. науч. тр. – Новосибирск, 1983. – С. 78–86.

Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1987. – 16 с.

Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители XVII–XIX вв. – Новосибирск : Изд-во НГПУ, 2004. – 567 с.

Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв. – 2-е изд., перераб. и доп. – Новосибирск, 2008. – 372 с.

Катионов О. Н. Трудовые традиции в извозном промысле крестьян Сибири во второй половине XIX в. // Трудовые традиции сибирского крестьянства (конец XVIII – начало XX века). – Новосибирск, 1982. – С. 24–42.

Катионов О. Н., Кузнецова Ф. С. Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области : сб. науч. тр., посвящ. 60-летию Новосиб. обл. / под ред. Л. М. Горюшкина, В. А. Зверева. – Новосибирск, 1997. – С. 48–58.

Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). – СПб. : Рус.-балт. информ. центр БЛИЦ, 1999. – Т. 1. – 391 с.

Киселев С. В. Находка античных и византийских монет на Алтае // Вестн. древней истории. – 1940. – № 3–4. – С. 360–363.

Киселев С. В. Племена андроновской и «срубной» культур // Всемирная история. – М., 1955. – Т. I. – С. 454–457.

Колесников А. Д. Из истории заселения Среднего Прииртышья // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1963. – № 5 (12). – С. 140–145.

Колесников А. Д. Краеведы о сибирском тракте // Сельская трибуна. – 1996. – 2 авг. – С. 4.

Колесников А. Д. Памятники военно-оборонительного искусства Сибири // Памятники истории и архитектуры Сибири. – Новосибирск, 1986. – С. 7–22.

Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири в XVIII–XIX вв. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, Ом. отд-ние, 1973. – 440 с.

Колесников А. Д. Сибирский тракт // Вопросы научно-методической работы над сводом памятников истории и культуры народов Сибири. – Новосибирск, 1974. – С. 95–113.

Колесников А. Д. Форпосты по берегам Иртыша // К новым рубежам (Саргатка). – 1970. – № 103 (3932), 29 авг. – С. 4.

Колесников А. Д., Полканов С. В. [и др.]. Исилькуль на Транссибирской магистрали. Очерки истории города и района. – Омск : Ред. газ. «Омский вестник», 1995. – 222 с.

Колесников А. Д., Якушина Н. Г., Сербин А. И., Вязгин С. И. От тропы к тракту (из истории дорожного строительства Сибири) // Тр. Сиб. автомоб.-дорож. ин-та. Гуманитарные, социально-экономические и естественно-научные исследования. – Омск, 1997. – Ч. 2. – С. 56–66.

Колесников В. П. Записки несчастного содержащая путешествие в Сибирь по канату. – СПб. : ОГНИ, 1914. – 160 с.

Коников Б. А. О тюркском компоненте в культуре населения лесного Прииртышья конца I – начала II тыс. н. э. // Этническая история тюркоязычных народов Сибири и сопредельных территорий : тез. докл. обл. науч. конф. по антропологии, археологии и этнографии. – Омск : ОмГУ, 1984. – С. 137–141.

Коников Б. А. Работы на средневековых памятниках таежного Прииртышья // Археологические открытия 1980 года. – М., 1981. – С. 184–185.

Коников Б. А. Раннесредневековый ковш из лесного Прииртышья // Изв. СО АН СССР. Сер. История, филология и философия. – 1989. – Вып. 1. – С. 43–51.

Коновалов И. А. Торгово-промышленное развитие Омска в XIX в. // Изв. ОГИК музея. – 1996. – № 4. – С. 145–156.

Корусенко М. А., Татауров С. Ф. Вопросник по теме «Землепользование и пути сообщения». – Омск, 1994. – 10 с.

Корусенко М. А., Татауров С. Ф. Вопросник по теме «Землепользование и пути сообщения» // Этнографо-археологические

комплексы: проблемы культуры и социума. – Новосибирск, 1996. – Т. 1. – С. 29–36.

Корусенко М. А., Татауров С. Ф. Система земле- и природопользования у населения низовьев Тары в XIX – начале XX в. // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Новосибирск, 1997. – Т. 2. – С. 118–158.

Котович В. Г. Археологические данные к древней истории Прикаспийского пути // Проблемы археологии II : сб. ст. в память профессора М. И. Артамонова. – Л., 1978. – С. 54–61.

Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. – СПб., 1900. – 420 с.

Крынин Д. П. Курс дорожного дела. Начала науки о дороге. Проектирование, устройство и эксплуатация шоссеиных, мощеных и грунтовых дорог. – 3-е изд., стер. – М. ; Л. : Гос. изд-во, 1930. – 923 с.

Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). – М. : Дориздат, 1951. – 332 с.

Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири XVII – начала XX в. : межвуз. сб. науч. тр. – Новосибирск, 1985. – С. 19–32.

Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск, 1970. – Вып. 45. – С. 22–34.

Куроедов М. В. История Называевского района. – Омск : Изд-во ОГИК музея, 1998. – 228 с.

Кызласов Л. Р. Торговые пути и связь древнехакасского государства с Западной Сибирью и Восточной Европой // Западная Сибирь в эпоху средневековья. – Томск, 1984. – С. 111–118.

Кызласов Л. Р. Торговые пути и связи древнехакасского государства с Западной Сибирью и Восточной Европой // Прошлое Средней Азии. – Душанбе : Дониш, 1987. – С. 79–86.

Левашова В. П. Предварительное сообщение об археологических исследованиях Западно-Сибирского музея за 1926–1927 гг. // Изв. Гос. Зап.-Сиб. музея. – Омск, 1928. – Вып. 1. – С. 157–162.

Макареня А. А., Егорова Г. И. Дороги Тобольска и Тобольской губернии как фактор развития Сибири // III Сиб. симп. «Культурное наследие народов Западной Сибири: русские старожилы». – Тобольск ; Омск, 2000. – С. 180–182.

Матвеев А. В. Археологические исследования форпостов Ишимской (Старо-Ишимской) линии XVIII в. и реконструкция мар-

шрутов передвижения русского населения Среднего Прииртышья // III Сиб. симп. «Культурное наследие народов Западной Сибири: русские старожилы». – Тобольск, 2000. – С. 389–393.

Матвеев А. В. Дороги в системе археолого-этнографических комплексов // Интеграция археологических и этнографических исследований : материалы IV Всерос. науч. семинара, посвящ. 60-летию со дня рождения В. И. Васильева. – Новосибирск ; Омск, 1996. – Ч. II. – С. 71–73.

Матвеев А. В. Дороги верхнего и среднего Приошья в XVII–XVIII вв. (попытка исторической реконструкции) // Культура русских в археологических исследованиях : сб. науч. тр. – Омск, 2002. – С. 82–88.

Матвеев А. В. Дорожные искусственные сооружения Среднего Прииртышья XVIII – начала XX в. по данным письменных источников и этнографии // Народы и культуры Сибири: изучение, музеификация, преподавание : сб. науч. тр. – Омск, 2005. – С. 276–293.

Матвеев А. В. Материальные элементы традиционной культуры передвижения казахов современного Горьковского района Омской области в конце XIX – первой половине XX в. // Степной край: зона взаимодействия русского и казахского народов (XVIII–XX вв.) : тез. докл. и сообщ. II Междунар. науч. конф. – Омск, 2001. – С. 177–178.

Матвеев А. В. Новые возможности для создания карт сетей сухопутных коммуникаций прошлого // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Казань : Ин-т истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2010. – Ч. 1. – С. 27–28.

Матвеев А. В. О главном средневековом пути сообщения Среднего Прииртышья // История и культура Сибири : сб. науч. тр., посвящ. 15-летию Ом. фил. Объединен. ин-та истории, филологии и философии СО РАН. – Омск : Изд-во ОмГПУ, 2007. – С. 132–139.

Матвеев А. В. Опыт археологического изучения взвозов у городища Надеждинка VII в Муромцевском районе Омской области // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Одесса ; Омск, 2007. – С. 72–75.

Матвеев А. В. Опыт локализации участка Иртышского средневекового меридионального пути // Средневековая археология евразийских степей : материалы Учредительного съезда Междунар. конгресса. – Казань, 2007. – Т. 1. – С. 96–103.

Матвеев А. В. Переправы через р. Иртыш в свете изучения Сибирских оборонительных линий XVIII в. // Пространство куль-

туры в археолого-этнографическом измерении. Западная Сибирь и сопредельные территории : материалы XII Зап.-Сиб. археол.-этнограф. конф. – Томск, 2001. – С. 52–54.

Матвеев А. В. Притарье и северо-западная Бараба в «Хорографической чертежной книге Сибири» С. У. Ремезова 1697–1711 гг. // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Омск, 2009. – Т. 11. – С. 134–136.

Матвеев А. В. Развитие системы дорог в древности // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Омск ; Ханты-Мансийск : Изд-во ОмГПУ, 2002. – С. 58–62.

Матвеев А. В. Редуты Ново-Ишимской (Горькой) линии XVIII в. на территории Исилькульского района Омской области. // Словцовские чтения – 99 : тез. докл. и сообщ. науч.-практ. конф. – Тюмень, 1999. – С. 215–218.

Матвеев А. В. Сухопутные маршруты передвижения населения Среднего Прииртышья XVII – первой трети XVIII в. по данным письменных, картографических источников и этнографии // Изв. ОГИК музея. – 2003. – Т. 10. – С. 163–169.

Матвеев А. В., Михалев В. В., Сафаров М. Ю. Погребение тюркского воина у павильона Пригородных сообщений Омского железнодорожного вокзала // Проблемы сохранения и изучения историко-культурного наследия в памятниках Омского Прииртышья. – Омск : ОГИК музей, 2005. – С. 41–48.

Матвеев А. В., Свиридовский О. А. Ново-Ишимская (Горькая) линия военных укреплений XVIII века. (Источники, история изучения, результаты последних исследований) // Изв. ОГИК музея. – 2000. – Т. 8. – С. 75–93.

Матвеев А. В., Татауров С. Ф. Пути сообщения Сибирских ханств // Вест. Ом. ун-та. – 2011. – № 3. – С. 95–101.

Матвеев А. В., Трофимов Ю. В. Исследования Горькой линии военных укреплений XVIII века (историография вопроса, новые проблемы, решения) // V Исторические чтения памяти М. П. Грязнова : материалы Всерос. науч. конф. (Омск, 19–20 октября 2000 г.). – Омск, 2000. – С. 77–83.

Матвеев А. В., Трофимов Ю. В. Поиск «Угуйского волока» – одной из главных широтных магистралей северо-западной Барабы XVII – первой половины XVIII в. // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Омск, 2005. – С. 155–158.

Матвеев Ал. В. Находка восточного художественного металла в Тарском Прииртышье – Екатерининское III (предваритель-

ное сообщение) // Памятники археологии и художественное творчество : материалы осеннего коллоквиума / ООМИИ им. М. А. Врубеля. – Омск : Издат. дом «Наука», 2005. – С. 52–57.

Матвеева Н. П. О торговых связях Западной Сибири и Центральной Азии в древности // Западная Сибирь – проблемы развития. – Тюмень, 1994. – С. 45–54.

Матвеева Н. П. Социально-экономические структуры населения Западной Сибири в раннем железном веке. – Новосибирск : Наука, Сиб. издат. фирма РАН, 2000. – 295 с.

Медведев Н. В те далекие годы: очерк истории сибирских сел // К новым рубежам (р. ц. Саргатское). – 1987. – 22 сент. – С. 2–3.

Медведев Н. Саргатское // Райцентры Омской области. – Омск, 1992. – С. 266–277.

Мельников Б. В. Лингвистические аспекты этнографически-археологического комплекса (выявление функциональных связей базового памятника) // Археология Западной Сибири : тез. докл. – Омск, 1988. – С. 57–58.

Мельников Б. В., Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Пути и возможности миграций в условиях таежной зоны // Экспериментальная археология. – Тобольск, 1992. – Вып. 2. – С. 104–112.

Мельников Б. В., Яшин В. Б. Новые материалы раннесредневекового времени из лесостепного Прииртышья // Археология Западной Сибири. – Омск, 1988. – С. 34–36.

Миллер Г. Ф. История Сибири. – М. : Изд-во АН СССР, 1937. – Т. I. – 390 с.

Миллер Г. Ф. История Сибири. – М. : Вост. лит. РАН. – Т. III. – 2005. – 598 с.

Миненко Н. А. По старому Московскому тракту – Новосибирск : Новосиб. кн. изд-во, 1990. – 184 с.

Мирский Э. М. О предмете междисциплинарного исследования // Системные исследования. Методологические проблемы. Ежегодник. – М., 1980. – С. 69–83.

Михайлов П. Краткая энциклопедия сухопутных сообщений. – Петроград : Путь, 1923. – 242 с.

Могилевский В. Д. Методология систем: вербальный подход. – М. : ОАО «Издательство “Экономика”», 1999. – 251 с.

Могильников В. А. Динамика и направления обменных и этнических контактов лесного населения Зауралья и Западной Сибири во второй половине I – начале II тыс. н. э. // Взаимодействие древних культур Урала : межвуз. сб. науч. тр. – Пермь, 1990. – С. 33–39.

Могильников В. А. Контакты населения лесной полосы Приуралья и Западной Сибири во второй половине I – начале II тыс. н. э. // Проблемы археологии Евразии. – М., 1991. – С. 47–62.

Могильников В. А. Угры и самодийцы Урала и Западной Сибири // Финно-угры и балты в эпоху средневековья. – М. : Наука, 1987. – С. 162–235. – (Археология СССР с древнейших времен до средневековья ; т. 17).

Моргунов Ю. Ю. Сампсониев остров: Пограничная крепость на посульской окраине Южной Руси в XI–XIII вв. – М. : Наука, 2003. – 187 с.

Мосты и сооружения на дорогах : учеб. для вузов : в 2 т. / П. М. Саламахин, О. В. Воля, Н. П. Лукин и др. ; под ред. П. М. Саламахина. – М. : Транспорт, 1991. – 344 с.

Мугуревич Э. С. Торговые пути на территории ливов и латгалов в IX–XIII вв. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Рига, 1961. – 31 с.

Новиков Ф. И., Вяткин И. А. Московско-Сибирский тракт: уникальный объект для туристско-экскурсионных целей // Природа и природопользование на рубеже XXI в. – Омск, 1999. – С. 346–348.

Новоченко В. Сельскохозяйственные грунтовые дороги, их устройство и содержание. – М. : Новая деревня, 1926. – 63 с.

Огурцов А. Ю. Иртышская пограничная линия // Кузнецкая старина / под общ. ред. Ю.В. Ширина. – Новокузнецк, 1999. – Вып. 3. – С. 19–35.

Очерки истории города Омска. Дореволюционный Омск / под ред. А. П. Толочко. – Омск, 1997. – Т. 1. – 291 с.

Палашенков А. Ф. Из прошлого Старого Московско-Сибирского тракта // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1968. – Вып. 9 (16). – С. 156–177.

Палашенков А. Ф. Омск в описаниях путешественников, ученых, писателей XVIII и XIX веков // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1966. – Вып. 8 (15). – С. 69–95.

Палашенков А. Ф. От Омска до центра Тянь-Шанской горной системы (примечательные места) // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1964. – Вып. 6. (13). – С. 89–112.

Палашенков А. Ф., Лаптев С. Р. Поездки по Омской области в 1957–1962 гг. // Изв. Ом. отд. ГО СССР. – 1963. – Вып. 5 (12). – С. 187–199.

Помус М. И. Западная Сибирь (Экономико-географическая характеристика) – М. : Гос. изд-во геогр. лит., 1956. – 643 с.

Потанин Г. Н. Материалы для истории Сибири. – М. : Изд. Имп. о-ва истории и древностей российских при Моск. ун-те, 1867. – 324 с.

Пути-дороги Омской области: (из краеведческой копилки А. Ф. Палашенкова) / материалы подгот. А. Ремизов // Глубинка. – Омск, 1995. – Вып. 1. – С. 42–51.

Рихтер Г. Д. Рельеф и геологическое строение // Западная Сибирь. Природные условия и естественные ресурсы СССР. – М., 1963. – С. 22–70.

Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей / под ред. В. П. Семенова-Тян-Шанского и под общ. рук. П. П. Семенова-Тян-Шанского и В. И. Ламанского. – СПб. : Изд. А. Ф. Девриена, 1907. – Т. XVI. – 591 с.

Савинов Д. Г. Народы Южной Сибири в древнетюркскую эпоху. – Л. : Изд-во ЛГУ, 1984. – 174 с.

Самигулов Г. Х., Свистунов В. М. Что такое старая Казанская дорога? // Интеграция археологических и этнографических исследований : сб. науч. тр. – Одесса ; Омск, 2007. – С. 66–71.

Саньков М. И. Саргатское притяжение. – Омск : Ом. кн. изд-во, 1999. – 190 с.

Сардаров А. С. Архитектура автомобильных дорог. – М. : Транспорт, 1986. – 200 с.

Сардаров А. С. История и архитектура дорог Белоруссии. – Минск: Вышэйш. шк., 1978. – 152 с.

Свистунов В. М. К вопросу о чудских копиях и сибирско-казанских дорогах Южного Урала // VII Ист. чтения памяти Михаила Петровича Грязнова : сб. науч. тр. – Омск, 2008. – С. 312–322.

Секретов А. А. По дорогам цивилизации (из истории дорожного строительства). – Омск : Изд-во Сиб. автодор. ин-та, 2001. – 88 с.

Селезнев А. Г., Селезнева И. А. Культ святых и суфизм в Сибири как объекты этнографического исследования // История и культура Сибири : сб. науч. тр., посвящ. 15-летию Ом. фил. Объединен. ин-та истории, филологии и философии СО РАН. – Омск, 2007. – С. 218–245.

Селезнева Н. С. К вопросу о ландшафтной структуре территории Омской области // Природное районирование Омского Прииртышья. – Омск, 1977. – С. 4–11.

Синяев В. С. Окончательный разгром Кучума на Оби в 1598 году // Вопр. географии Сибири. – 1951. – № 2. – С. 141–156.

Соболев В. И. История сибирских ханств (по археологическим материалам). – Новосибирск : Наука, 2008. – 356 с.

Соболев М. Н. Пути сообщения в Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – СПб., 1908. – С. 24–36.

Татауров С. Ф. Археологические исследования памятников Сибирского ханства в Омском Прииртышье в 2003–2006 гг. // Средневековая археология евразийских степей. – Казань, 2007. – Т. 1. – С. 224–226.

Татауров С. Ф. Заселение и хозяйственное освоение низовьев Тары по данным археологии и этнографии : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Омск, 1996. – 170 с.

Татауров С. Ф. Система путей сообщения в низовьях Тары XIX – первой половины XX в. // История и культура Сибири : материалы отчетной сессии Ом. фил. Объединен. ин-та истории, филологии и философии СО РАН. – Омск, 1996. – С. 99–100.

Татауров С. Ф. Тунус – последний городок Сибирского ханства // Проблемы историко-культурного развития древних и традиционных обществ Западной Сибири и сопредельных территорий. – Томск, 2005. – С. 210–212.

Татауров С. Ф., Тихонов С. С. Система путей сообщения в низовьях р. Тары // Этнографо-археологические комплексы: проблемы культуры и социума. – Новосибирск, 1996. – Т. 1. – С. 106–112.

Татауров С. Ф., Тихонов С. С., Чудаков Д. В. Могильник Алексеевка I // Материалы по археологии Обь-Иртышья. – Сургут, 2001. – С. 114–127.

Тихонов С. С. Возможные миграции с бассейна Оби на Тару // Средневековые древности Западной Сибири : сб. науч. ст. / под ред. В. И. Матющенко. – Омск, 1995. – С. 16–21.

Томилов Н. А. Этническая история тюркоязычного населения Западно-Сибирской равнины в конце XVI – начале XX в. – Новосибирск : Изд-во Новосиб. ун-та, 1992. – 271 с.

Федорова Н. В. Западная Сибирь и мир средневековых цивилизаций: история взаимодействия на торговых путях // Археология, этнография и антропология Евразии. – 2002. – 4 (12). – С. 91–101.

Чагаева А. С. Могильники в окрестностях д. Айткулово Омской области // Из истории Сибири. – Томск, 1973. – Вып. 3. – С. 103–118.

Черная М. П. Некоторые проблемы изучения археологического наследия русского населения Сибири // III Сиб. симп. «Куль-

турное наследие народов Западной Сибири: русские старожилы». – Тобольск, 2000. – С. 127–129.

Чулков М. Историческое описание Российской коммерции при всех портах и границах от древних времен до ныне настоящего, и всех преимущественных узаконений по оной Государя Императора Петра Великаго и ныне благополучно царствующей государыни императрицы Екатерины Великия. – М. : Унив. тип. у Н. Новикова, 1786. – Т. VI, кн. I. – 632 с.

Шилик К. К. Влияние природных условий на выбор трасс древних транспортных путей // Взаимодействие общества и природы в процессе общественной эволюции. – М., 1981. – С. 178–187.

Шилик К. К. О реконструкции древних транспортных путей // Основные проблемы исторической географии России на современном этапе : тез. докл. и сообщ. II Всесоюз. конф. по ист. географии. – М., 1980. – С. 178–180.

Щедровицкий Г. П. Проблемы построения системной теории сложного популятивного объекта // Системные исследования. 1975. – М., 1976. – С. 172–214.

Эпов М. И., Молодин В. И., Чемякина М. А. Итоги и перспективы геофизических исследований археологических памятников Алтая и Западной Сибири // Современные проблемы археологии России : сб. науч. тр. – Новосибирск, 2006. – Т. I. – С. 76–91.

Юдин Э. Г. Методологическая природа системного подхода // Системные исследования. Ежегодник. – М., 1973. – С. 38–51.

Ядринцев Н. М. Сибирь как колония. – СПб. : Тип. И. Н. Скороходова, 1892. – 450 с.

SUMMARY

Several periods in the history of the appearance and evolution of a system of the land communications of the Omsk Irtysh region have been revealed.

The first period is dated to the early Iron Age (the developed Middle Ages). It is related to the formation of the routes of transit caravan trading on the basis of local land communications. We discovered them through the imported artifacts of the VI–XIII centuries, the findings of the bones of exotic transport animals (camels), the traces of the war events on the Irtysh meridian passageway. The second period of the evolution of the land communications of the region has been related to the state road construction begun in the Siberian khanate in 1560–1570. The third period has been signified by a decay of the road construction in the Omsk Irtysh region in 1580–1720, when this area became a place for the military confrontation of Russia and Kalmyk taisha. The fourth period has been bound with the process of the Siberian road construction in 1730–1740 and the appearance in the second half of the XVIII century of the new state land communications: the Merchant's (Commercial) road, the road through the Baraba steppe, the road through the Abaz steppe. In this time the old trading routes (the road from the Omsk to the Ust-Kamenogorskaya fortresses, the Lineyny (Petropavlovsky) road, the road from Omsk to Kainsk) have been populated. In such a way in the second half of XVIII – beginning of XIX century the road network determining the structure of a future region road network has been composed in the Omsk Irtysh region. The fifth period consisted in the development of the located here land communications and the optimization of their components which lead to the formation in the region in the middle of XIX century of a plethoric transport system. At the end of XIX– beginning of XX century the region road network broadened due to construction of the roads to the new settlements organized by the Migratory department of the Main Land and Agriculture Management. Moreover, two branches of the Trans-Siberian railway stimulated the appearance of the new roads (the access roads to the stations) have been constructed in the Omsk Irtysh region. The freight traffic activity intensified by the Russian-Japanese war ceased soon and appeared again during the Civil war. However, exactly in that time the region transportation sector declined and it recovered only by the end of 1930.

The functioning of the system of the land communications of the Omsk Irtysh region during the considered historical period occurred on the basis of the utilization by populace of natural passages, artificial

road constructions (glades, causeways, bridges, vzvozs, fords, ferries), a road situation (road signs, stations), carriageway, roadbed. Almost all these components of the road system have been represented by the constructions traditionally used by populace as well as by the constructions developed and recommended by the state engineering service. The last have been constructed on the most important strategical thoroughfares, the former operated in the remote districts.

The practical investigations of the roads of XVII–XIX centuries in the Omsk Irtysh region became possible by the use of a wide range of written, ethnographic, archaeological, graphical (uppermost cartographical) sources, the analysis of a landscape situation and the practical field surveys. We reconstructed the locations of the traditional Irtysh river crossings (XVIII–XIX centuries), the road from Tara to the Omsk fortress (XVIII century), the route of the Uguy portage (XVII century), the late medieval caravan road in the area of the Sargat and Bolsherechensky districts of the Omsk region, the route network of XVIII century in the western part of the Osha-Bolshoy Aev interfluvium. An artificial character of the vzvoz remains nearby the medieval settlement Nadegdinka in the Muromzev district of the Omsk region has been proved.

The reconstruction of the communications of the Omsk Irtysh region of XVI – the first third of XX century allowed us to reveal the dynamics and peculiarities of the evolution of land communications during various periods of the historical process as well as to understand in whole the role of a road network as the system of travelling and space development in a sense of a dialectical interaction between a natural environment and a social medium.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- АН РТ – Академия наук Республики Татарстан
б. н. п. – бывший населенный пункт
БСЭ – Большая советская энциклопедия
В – восток
выс. – выселок
г. – город
ГО СССР – Географическое общество Союза Советских Социалистических Республик
ГУЗиЗ – Главное управление землеустройства и земледелия
д. – деревня
ДИС – дорожные искусственные сооружения
З – запад
ЗСОИРГО – Западно-Сибирский отдел Императорского Русского географического общества
ГИАОО – Государственный исторический архив Омской области
ИПК – издательско-производственный кооператив
МАЭ ОмГУ – Музей археологии и этнографии Омского государственного университета имени Ф. М. Достоевского
н. п. – населенный пункт
ОАО – открытое акционерное общество
ОГИК музей – Омский государственный историко-краеведческий музей
оз. – озеро
ОМ – Окуневский могильник
ОмГПУ – Омский государственный педагогический университет
ОмГУ им. Ф. М. Достоевского – Омский государственный университет имени Ф. М. Достоевского
ОМК – Омский музей краеведческий (инвентарный номер предметов ОГИК музея)
ООМИИ им. М. А. Врубеля – Омский областной музей изобразительных искусств имени М. А. Врубеля
ОФ ИАЭТ СО РАН – Омский филиал Института археологии и этнографии Сибирского отделения Российской академии наук
ПГУ – Пермский государственный университет
пос. – поселок
ПСЗРИ – Полное собрание законов Российской империи

р. – река
р. ц. – районный центр
РГА ВМФ – Российский государственный архив Военно-Морского Флота
РГБ. КГРФ – Российская государственная библиотека. Картографический фонд
р. ц. – районный центр
РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
С – север
с. – село
сл. – слобода
СО РАН – Сибирское отделение Российской академии наук
СРСГСП – Собрание русских старожильческих говоров Среднего Прииртышья
ул. – улица
ЭМС – электромагнитный сканер
Ю – юг

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Абулхаир, хан из династии Шейбанидов 48
Аверьянов Анатолий Николаевич, философ 25, 216
Айдышев Р. Ш., информатор, житель с. Угуй 151
Айдышевы, жители с. Угуй 151
Александр I, российский император 87
Алексей Михайлович, царь 63, 147
Аношин Василий Семенович, краевед 12, 65, 146, 216
Аполлова Наталья Геннадьевна, историк 13, 64, 67, 74, 75, 82, 157, 216
Астырев Николай Михайлович, писатель-беллетрист, статистик 9
Ахинжанов Сержан Мусатаевич, археолог 29, 43, 216
Ахмат, хан Большой Орды 49
Бабков Валерий Федорович, ученый-дорожник, основатель советской школы проектирования автомобильных дорог 24, 25, 27, 37, 38, 109, 110, 217
Байков Федор Исакович, государственный деятель и путешественник 16
Балкашин Николай Никанорович, писатель, консул 8, 217
Бахрушин Сергей Владимирович, историк, академик 9–10, 15, 49, 50, 51, 54, 55, 120, 142, 144, 217
Бекбелий Агтаев, пелымский князь 55
Беклимешев Илья, тарский служилый человек 53, 120, 144
Белл Джон, шотландский врач, путешественник 68, 148
Белявский Фотий Николаевич, писатель 8, 127
Бережнова Марин Леонидовна, этнограф 21, 36
Болтрик Юрий Викторович, археолог 38, 217
Бошохты хан (Галдан Бошокту хан), правитель Джунгарского ханства 65
Брем Альфред Эдмунд, зоолог, путешественник 95
Брюнель Оливер, голландский путешественник 51
Бутенёв, поручик 79–80
Вахитовы, жители с. Угуй 151
Вебер 68
Вейцман Михаил Иосифович, ученый-дорожник 24, 216, 219
Вилков Олег Никандрович, историк 15–16, 58–59, 60, 64, 65, 67, 142, 218
Воейков Андрей Матвеевич, тарский воевода 52, 132

Воробьева Зинаида Васильевна, географ 39
Вязгин Сергей Иванович 18, 221
Гагарин Матвей Петрович, первый сибирский губернатор 67
Гаркуша Мария Александровна, археолог 34, 166
Гирш, инженер-подполковник 136
Гмелин Иоганн Георг старший, немецкий естествоиспытатель, путешественник 70, 71, 148–149, 151, 153
Горчаков Петр Дмитриевич, генерал-губернатор Западной Сибири 93
Григорьев Александр Дмитриевич, лингвист, диалектолог, литературовед 9, 68, 218
Грозный Иван Васильевич, русский царь 54
Грязнов Михаил Петрович, археолог 28, 56, 219
Гумбольдт Александр фон, немецкий ученый-энциклопедист, путешественник 95
Долбилов И., инженер-прапорщик 76
Долгоруков Дмитрий, князь, воевода 55
Долгушин Александр Петрович, журналист, краевед 84, 91, 92, 219
Достоевский Федор Михайлович, российский писатель 95
Екатерина II, российская императрица 62, 109, 229
Елецкий Андрей Васильевич, князь, воевода, основатель г. Тары 61
Елин, тобольский губернский директор сухопутных сообщений, майор 120
Епанчинцев, казачий офицер 115
Ермак, атаман казачий 52, 54, 58, 110, 112, 131
Жареный Треня, атаман тарских казаков 53
Жигунова Марина Александровна, этнограф 36
Зайков Геннадий Ивнаевич, географ, краевед 24, 33, 218
Здор Максим Юрьевич, археолог 106, 219
Зензин Евгений Петрович, историк, музейный специалист 14–15, 36, 70, 126, 128, 198, 219
Зиннер Эрвин Петрович, филолог 23, 64, 68, 147, 214
Золотова Татьяна Николаевна, этнограф 36
Ибак, хан сибирский из династии Шейбанидов 49, 50
Иванов Федор, тобольский служилый человек 55
Ивлев Максим Николаевич, историк 112, 219
Ивлев Николай Петрович, ученый-дорожник 112, 219
Измайлов Лев Васильевич, российский дипломат, генерал-лейтенант 68

- Ирдени, контайша монгольский 55
Исаков М., инженер 24, 133, 139, 219
Кабо Рафаил Михайлович, экономист, географ 9, 220
Каган Моисей Самойлович, культуролог, философ 25, 220
Кайсаров Михаил Федорович, тарский воевода 144
Капцевич Петр Михайлович, генерал-губернатор Западной Сибири 130
Карача (Кадыр Али Бек), визирь хана Кучума 53, 56, 110
Катанаев Георгий Ефремович, генерал-лейтенант, историк 66, 76, 144, 219
Катионов Олег Николаевич, историк 9, 13, 14, 18, 19, 20, 56, 62, 110, 119, 129, 136, 146, 220
Кеннан Джордж, американский писатель, путешественник 95, 96, 127, 137, 220
Киндерман Христиан Теофил фон, начальник сибирских пограничных линий, генерал-майор 72, 108–109, 144
Киселев Сергей Владимирович, археолог 28, 220
Колесников Александр Дмитриевич, историк 12–13, 18, 57, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 102, 107, 109, 118, 119, 126, 128, 129, 137, 138, 142, 145, 147, 148, 155, 156, 158, 220, 221
Конилов Борис Александрович, археолог 44, 45, 221
Коновалов Игорь Анатольевич, историк 93, 94, 221
Корусенко Михаил Андреевич, археолог, этнограф 16, 17–18, 32, 33, 36, 45, 107, 221, 222
Корусенко Светлана Николаевна, этнограф 36
Котович Владимир Герасимович, археолог 38, 222
Кудрявцев Афанасий Степанович, историк 10, 27, 87, 126, 133, 135, 222
Кузнецова (Кузьмина) Фаина Силантьевна, историк 12, 13, 14, 18, 56, 60, 61, 62, 63, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 81–82, 86, 103, 109, 110, 119, 129, 136, 142, 147, 148, 220, 222
Кулук-салтан, хан сибирский из династии Шейбанидов 50, 55
Куракин Анатолий Федорович, географ 24, 37, 39, 158, 218
Курбский (Черный) Федор Семенович, князь, воевода 54
Кутугай, сибирский татарин, сборщик дани 131
Кучум, хан сибирский из династии Шейбанидов 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 108, 110, 112, 120, 131, 132, 144, 227
Кызласов Леонид Романович, археолог, историк 29–30, 44, 177, 222

Лаптев Сергей Романович, краевед 10, 24, 53, 108, 226
Лиходеев, дорожный мастер 130
Лопатина Вера Витальевна, музейный специалист 36
Маметкул (Мухаммед-Кули султан), сибирский царевич,
племянник хана Кучума 52, 55
Мамук, хан сибирский из династии Шейбанидов 49
Мартынова Людмила Степановна, музейный специалист 36
Маслюженко Денис Николаевич, историк и археолог 49
Матвеев Алексей Викторович, археолог, этнограф, музей-
ный специалист 21, 27, 33, 34, 44, 46, 63, 67, 77, 78, 133, 143, 146,
155, 156, 161, 165, 166, 203, 207, 218, 222, 223–225
Матвеева Наталья Петровна, археолог 28, 29, 42, 177, 225
Матющенко Владимир Иванович, археолог 21, 159, 162, 163,
228
Мельников Борис Викторович, археолог 16, 18, 31, 43, 85,
105, 106, 225
Мессершмидт Даниил Готлиб, немецкий медик и ботаник,
путешественник 63, 148
Миллер Герард Фридрих, историк, археограф, этнограф,
картограф, путешественник 22–23, 52, 55, 58, 70, 71, 74, 76, 84, 111,
132, 147, 214, 225
Мирский Эдуард Михайлович, философ, методолог теории
систем 25, 225
Мирьям, героиня татарской сказки 53, 114
Михалев Валерий Владимирович, археолог, музейный спе-
циалист 36, 44, 224
Михалева Татьяна Владимировна, археолог, музейный спе-
циалист 36
Могилевский Вадим Дмитриевич, методолог теории систем
25, 225
Могильников Владислав Александрович, археолог 30, 43,
44, 46, 225, 226
Молодин Вячеслав Иванович, археолог 35, 229
Молодых Иван Федорович, гидрограф, гидрогеограф 9
Моргунов Юрий Юрьевич, археолог 35, 164, 225
Мугуревич Эвалд Станиславович, археолог 38, 226
Мухамедшин Николай Абакирович, житель с. Угуй 151
Мухамедшины, жители с. Угуй 151
Недбай Юрий Георгиевич, историк 65–66
Никодим (Казанцев Никита Иванович), епископ Енисейский
и Красноярский 23, 93, 94, 97–98, 215

- Николашин Николай Павлович, житель с. Угуй 151
Ниязов Халюлла Валеевич, сибирский татарин 150
Ниязовы, жители с. Угуй 151
Обручев Владимир Афанасьевич, географ, писатель, путешественник 95
Огурцов Андрей Юрьевич, историк 71, 74, 76, 226
Павлуцкий, капитан 144
Палашенков Андрей Федорович, историк 10–11, 12, 14, 24, 53, 67, 70, 74, 76, 77, 82, 83, 85, 108, 111, 129, 131, 144, 145, 154, 214, 226, 227
Паллас Петр Симон, академик, путешественник 80, 85, 121
Первых Сергей Юрьевич, музейный специалист 36
Поздеев Ивашка, пермяк 53–54
Помус Моисей Исаакович, экономико-географ 11, 226
Потанин Григорий Николаевич, географ, этнограф, публицист, путешественник 22–23, 80, 215, 227
Радищев Александр Николаевич, писатель, философ, путешественник 23, 69–70, 111, 215
Раскевич Татьяна Викторовна, музейный специалист 36
Ремезов Семен Ульянович, картограф, историк, писатель 52, 53, 56, 60, 62, 63, 64, 65, 110, 112, 131, 132, 144, 147, 148, 151, 155, 170, 187, 203, 207, 214, 215, 224
Ремизов Александр Викторович, историк 11, 83, 227
Реммлер Вадим Валерьевич, этнограф 21
Рихтер Гавриил Дмитриевич, географ 39, 227
Родионов Юрий Петрович, историк 36
Савинов Дмитрий Глебович, археолог 42, 227
Салтыков-Травин Иван Иванович, русский воевода 54
Самигулов Гаяз Хамитович, историк 55–56, 227
Саньков Михаил Иванович, историк 19, 92, 122, 129, 227
Свистунов Вячеслав Михайлович, историк 56, 227
Секретов Анатолий Андреевич, историк 19–20, 227
Селезнев Александр Геннадьевич, этнограф 36, 48, 227
Семенов-Тянь-Шанский Петр Петрович, географ, ботаник, статистик, государственный и общественный деятель, путешественник 95, 97
Сербин Александр Иванович, историк 18, 221
Синяев Виталий Степанович, историк 52, 57, 132, 227
Скандаков Игорь Евгеньевич, музейный специалист 36
Скандакова Марина Владимировна, музейный специалист

- Словцов Иван Яковлевич, историк 23–24, 121, 215
Смирнова Валентина Ивановна, географ 37, 39, 218
Соболев Михаил Николаевич, экономист 8–9, 228
Соймонов Федор Иванович, сибирский губернатор 72–73, 80
Сокольников Я., выборный от крестьян Тюкалинской слободы 83
Сперанский Михаил Михайлович, государственный и общественный деятель 87
Степанов П., путешественник 23, 97–98, 123, 215
Строгановы, род русских купцов и промышленников 51, 217
Тамим ибн Бахр, арабский путешественник 43
Татауров Сергей Филиппович, археолог 16, 17–18, 21–22, 24, 31, 32, 33, 34, 36, 43, 45, 105, 106–107, 108, 115, 116, 127, 143, 160, 166, 188, 190, 209, 221–222, 224, 225, 228
Татаурова Лариса Вениаминовна, археолог 21, 24, 36, 163
Татищев Василий Никитич, историк, государственный деятель 126
Тимур (Тамерлан), среднеазиатский завоеватель 48
Титов, прапорщик 117
Титов Андрей Александрович, писатель, археолог, этнограф 23, 61, 65, 66, 147, 215
Тихонов Сергей Семенович, археолог 16, 17, 18, 31, 32, 34, 36, 43, 105, 106, 108, 115, 116, 127, 159, 160, 188, 190, 209, 225, 228
Томилов Николай Аркадьевич, этнограф 21, 36, 53, 85, 114, 217, 228
Томилова Ирина Владимировна, музейный специалист 36
Тонкотаров Чиняй, юртовский татарин 57
Трофимов Юрий Викторович, музейный специалист 21, 24, 33–34, 36, 77, 143, 156, 161–162, 218, 224
Укусников Яков, прапорщик драгунского полка, сибирский военный инженер 72, 79–80, 82
Улебашев Кумамет, юртовский татарин 57
Унковский Иван, капитан, путешественник, дипломат 76
Упоров Иван 66
Фальк Иоганн (Юхан) Петер, шведский путешественник и натуралист 121
Федорова Наталья Викторовна, археолог 30–31, 43, 218, 228
Федотовы, братья, артельщики 119
Хасан, герой татарской сказки 53, 114
Чебуков (Чубуков) Третьяк Суровцев, русский посол 55
Чемякина Марина Арсентьевна, археолог 35, 229

Черная Мария Петровна, археолог 142, 228–229
Чехов Антон Павлович, писатель 92, 122
Чудновский Соломон Лазаревич, общественный деятель,
этнограф, экономист 9
Чюмгур, посол 49
Шанева Раиса Алексеевна, музейный специалист 36
Шапошников, вахмистр 81
Шаховской Юрий Иванович (Косой), тарский воевода 144
Шейбани, хан узбекский 48
Шейбаниды (Шибаниды) – династия узбекских ханов, по-
томков Чингисхана 50
Шилик Константин Константинович, археолог 37, 104, 105,
107, 158, 229
Шпрингер Иван Иванович, командир Сибирского корпуса,
генерал-майор 78, 79
Щедровицкий Георгий Петрович, философ и методолог тео-
рии систем 25, 229
Эпов Михаил Иванович, специалист в области геоэлектрики
и электроразведки, академик РАН 35, 229
Юдин Эрик Григорьевич, философ, методолог систем 25, 229
Ядринцев Николай Михайлович, историк 7, 229
Якушина Наталья Геннадьевна, историк 18, 57, 61, 62, 63,
65, 72, 78, 79, 80, 83, 84, 109, 126, 128, 148, 156, 221
Якшигулов Байбагиш, тобольский служилый человек 55
Яншины, жители с. Угуй 151

УКАЗАТЕЛЬ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ И АРХЕОЛОГИЧЕСКИХ НАЗВАНИЙ*

- Абалак, град 50
Абалацое (Абалак), оз. 52, 131
Абаульские, юрты 108
Абацкая, слобода (Абацкое, с.) 79, 80, 81, 84, 91, 111
Абацкая, степь 79, 80, 81, 82, 84, 86, 93, 84, 101, 111, 115,
126, 174
Абросимова, д. 63, 147
Аёв, р. 62, 70, 109
Аевская, слобода 70, 71, 84
Аевский, волок 14, 71, 82, 90, 126, 128, 157, 158
Аевско-Волокская (Аевская на волоку), д. 90
Ай, р. 56
Акмолинск, г. 100
Акмолинская, область 22, 23, 100, 121, 215
Аксазык, р. 63, 148
Аксенова, д. 99
Алаботинская, долина 39
Алексеевка I, могильник 43, 228
Аллау, оз. 100
Алтай, горная система 28, 35, 73, 220, 229
Анач-Кара-Су, лог 100
Андроникова, д. 81
Андронкинский, станец 80
Антошкино, с. 73
Аргаиз, д. 46
Арзаклы, р. 63, 148
Артын (Картын), р. 66–67
Артын, с., д. (Артынская, Артынская Подволошная, д.) 45,
72–73, 90, 106, 219
Артынский, бор 12, 65, 146, 216
Атачка, д. 115, 188, 189
Атачка, р. 115–116, 188
Атбашский, острог 57

* Сокращения: вол. – волость, выс. – выселок, д. – деревня, г. – город, креп. – крепость, оз. – озеро, пос. – поселок, р. – река, р. ц. – районный центр, ред. – редут, с. – село, ул. – улица, ур. – урочище, форп. – форпост.

Атмас (Ахмас), р. 76
Атмас (Окмас, Откмас), ур. 67, 77, 144, 145
Атмасский, выс. 96, 99
Ачаир (Отчаир, Чаир), ур. 53, 67, 120, 144, 145
Ачаирский (Очаирский), выс., пос., станец, форп. 77, 95, 96,
144, 145–146
Ачимова, д. 90
Аштлы, колодец 58
Баженова, д. (Баженовское, с.) 81, 82, 91, 92
Баженовский, взвоз 124, 165
Базариха, д. 71
Бай-Джигит, оз. 100
Байбахтинская, д. 102
Бакшеева, д. 102
Бакшеевский, станец 80
Балакты-Куль, оз. 100
Балаук, р. 62
Балахлей, р. 70
Балашева (Булошева), д. 98
Барабинская (Бараба), равнина, степь 12, 13, 15, 34, 49–51,
56, 60, 63, 66, 68, 71–73, 81, 82, 85, 86, 90, 109, 148, 153, 174, 203,
222
Барабинский, острог 66
Барабинский, тракт 72
Баранова, д. 99
Баранча, р. 54
Барнаул, г. 97
Барсук, р. 62
Баслянская, д. 71
Батаково–18, могильник 45
Батаково–20, поселение 45
Бацик-Тура, г. 50
Баян, ур. 100
Бекеинская (Бития), д. 74, 95
Бекишево, д. 80–82, 91, 93, 94
Белоусова, д. 100
Беляковская, слобода 77
Бергамак, д. 17, 34, 106, 115, 116, 160, 209
Бергамак, р. 16, 160
Бергамацкая, слобода 62, 63, 66, 71, 82, 129, 147, 149
Береговой, пос. 67

Березова, д. 74
Бернагуль, д. 62, 147
Берняжка, д. 121–122
Бетпак-Дала, пустыня 43
Битеинский, форп. 75, 145, 154
Блюдцы, д. 99
Бобровое, с. 44
Богданова, д. 82, 91, 93
Боголюбовка, д. 101
Бол. Песчаное, с. 101
Большая Грязь, болото 149, 152
Большерецкий, форп. 75, 154
Большерецкая, д. 91
Большереченский, район Омской области 10, 21, 45, 69, 75, 117, 118, 121–124, 127, 130, 146, 155, 165, 193, 196, 200, 206
Большеуковская, лесная дорога 159
Большеуковский, район Омской области 10, 15, 21, 126, 128, 162, 209, 210, 219
Большие Крутинские, озера 83, 156
Большие Мурлы, д. 65
Большие Уки, д., р. ц., с. 129, 159, 162
Большое, оз. 127
Большой Аев, р. 157–159, 175
Большой Атмас, пос. 96
Большой Ик, р. 56
Большой Камень, горы *см.* Урал, Уральский хребет
Большой Таганай, горы 56
Борисовский, выс. 101
Боровая, д. 82
Боровянка, д. 92
Борщевка, р. 76
Борщовый, яр 144
Бражниково, с. 158
Брязгово, зимовье и с. 73
Булатова, д. 73
Бутакова, д., с., станция 70, 71, 90, 102, 129
Буторино, зимовье и с. 73
Бухара, г. 55, 58
Бухария (Бухара, Бухарское ханство), государство 48, 50, 51
Вагай, ур. 52, 57, 58, 70, 132
Ванина, грива 159

Васюган, р. 85
Великая Пермь, историческая область 50
Велсу, р. 54
Верблюжий, форп. 75, 146, 154
Верблюжья, д. 95
Верхне-Омская, д. 73, 82
Верхнеаксеновское II, поселение 45
Верхние Кутурлы, д. 159
Верхняя Аевская (Верхаевская), д. 90, 129, 162
Верхняя Бития, д. 95
Викуловская, слобода 62, 66, 70, 71, 83, 84, 90, 156
Вишера, р. 54
Вишерско-Лозьвинский, путь 54
Вишневое, оз. 85
Вознесенское, с. 73, 90, 97
Волжская Болгария, государство 47
Волохино (Смыково), д. 159
Волчий, выс. 96
Волчий, ред. 78, 79, 96
Воровская, р. 67, 145
Воровская, дорога 11, 145
Воровское, с. 93
Воровской, форп. 75, 145, 146, 154
Вымская, археологическая культура 46
Вычегда, р. 54
Гагарская, д. 101
Гаусс, г. 60
Голопупова, д. 73
Гомана, пристань 34, 160
Горная Бития, д. 67, 145
Горькая, д. 98
Горькая, оборонительная линия *см.* Новая (Новоишимская)
Горький, ред. 78
Горьковский, район Омской области 19, 21, 124, 127, 133,
143, 199, 216, 223
Государство кочевых узбеков 47–49
Гурково, д. 159
Демьяновский, ям 72
Дерт-Кутук, колодец 58
Джалтырь, оз. 100
Джан-Мурза, оз. 100

Джар-Кудук, колодец 100
Джар-Куль, ур. 100
Джирс, р. 48
Дорога И. Упорова в Томск 66
Дорога через Абацкую степь 13, 79, 82, 83, 93, 94
Драгунская, д. 101
Дубовка, д. 116
Дубровный, район Тюменской области 53, 108
Дубровный, ред. 78
Дудикова, взвоз 124, 194
Ебаргульская, д. 102
Евгашинская, д. 90
Екатериновка, д. 46
Еланская (Еланка), д., с. 73, 82, 83, 91–93, 97, 99
Елизаветинка, д. 159
Елизаветский, выс. 96
Енисей, р. 9, 10
Енисейск, г. 60, 88
Енисейская, губерния 88
Епанчина (Епанчинская, Епанчинцева), д. 67, 74, 92
Ерасовка, д. 97
Еремина, д. 63, 147
Ерзовка, д. 91
Железинка, р. 65
Железинская, креп. 76–77
Жернова, д. 101
Жетысу, долина 48
Журавель, р. 54
Завьялова, д. и с. 90, 129
Загаинова, д. 159
Загваздинское, с. 102
Зайсан (Заисанкуль), оз. 59, 65
Заливино, д. 109
Замарайка, р. 118
Замиралова, д., с. 93, 94, 117
Замираловский, станец 80
Заозерная, д. 159
Западная Бараба (Западно-Барабинская, равнина) 40, 105, 107, 108, 134, 143, 147, 149, 224
Западная Сибирь, регион 8, 11, 28, 30, 31, 33, 39, 44, 48, 60, 67, 81, 86, 143, 217, 219, 222, 224–228

- Засерина, д. 74
Звериная голова, ур. 77
Знаменский, район Омской области 21, 43, 46, 115
Знаменское, погост, р. ц., с., слобода 62, 70, 71, 90, 122, 129,
156
Золотая Орда, государство 48
Зотина (Дальняя), д. 82
Зудилова, подстава (Зудиловский форпост) и д. 70, 71, 157,
158
Игнатьева (Игнатова), д. 82
Изба дорожного мастера Лиходеева 130
Избушки *см.* Аевский волок, д.
Изес, р. 71
Изылбаш, выс., пос., ред., станец, форп. 76, 77, 95, 96, 99
Изюк, оз. 163
Изюк I, поселение и могильник 163
Изюцкая, слобода *см.* Знаменское
Илгина, д. 74
Ильина (Ильиных) на Артыне, д. 67
Ильчибагинская, д. 102
Имшегал, с. 46
Инберенский, форп. 75, 146, 154
Ингалинская, д. 75, 92, 155
Инцисс, д. 117
Ир, р. 159
Иркутск, г. 15, 23, 64, 66, 88, 147, 214
Иркутский, почтовый тракт 97, 98
Иртыш, могильник 45
Иртыш, р. 13, 15, 16, 30, 33, 38–45, 47, 48, 50, 52, 54, 56, 57,
59–67, 69–75, 77, 78, 81–85, 90–97, 99–100, 102, 104–106, 112–114,
118, 121–124, 132, 134, 143–147, 154–155, 157, 158, 163, 165, 171,
173, 174–175, 187, 200–202, 214, 219, 221, 223, 228
Иртыша долина 38, 41, 43
Иртышный, ред. 78
Иртышская, оборонительная линия 67, 71, 74, 76, 95, 144,
146, 226
Иртышский, путь 34, 41, 43–48, 59, 67, 173, 178, 179, 223
Ирча I, курганный могильник 43
Ирчинский, форп. 146
Исеть, р. 55
Исиль-Куль, станция 64, 78, 84, 97, 224

Исилькульский, район Омской области 21, 85, 224
Искер, г. 50, 54, 56–59
Ича, р. 63, 148
Ишим, г. 80, 81, 91, 93, 94, 101
Ишим, р. 43, 50, 56, 57–59, 62, 64–66, 70, 77–79, 85, 101, 156,
159
Ишимская, дорога 48, 57–59
Ишимская, оборонительная линия 144, 156, 205
Ишимская, равнина 39, 40, 158, 159, 246
Ишимские, пади 57
Ишимский, острог 61
Кабаний, выс. 99
Кабурлинская, д. 98
Кадах, оз. 100
Казанская, дорога 49, 55, 56, 227
Казань, г. 26, 34, 48, 49, 54, 55, 143, 218, 220, 223, 228
Казаткульская, д. 99, 100
Казахстан (Республика Казахстан), государство 36, 42, 44,
48, 78, 103, 112, 120, 145, 151, 152, 170, 216, 220
Казенный, взвоз 124, 194
Казенный (Почтовый), тракт 69, 86, 89–92, 126, 157, 173–174
Казьма, перевоз 53, 120
Каинск, г. 13, 71–73, 82, 83, 86, 97, 98, 129, 174
Каинский, пас 62, 68
Каинский (Томский), тракт 11, 91, 92, 96–99, 102
Каинский, уезд 73, 82, 125
Кайгород, г. 54
Калачинск, г. 119, 191, 192
Калинино, д. 70
Калмыцкие, улусы 49, 54–56, 60, 65
Кама, р. 49, 50, 54, 55, 63, 148
Каменный, брод 58–59
Камчатка, займище 159
Камышева (Камышенская), д. 73, 81, 91, 94
Камышлов, р. 59, 64, 65, 78, 79
Камышловская, долина 39, 84
Камышловский, лог 78, 84, 101
Капка, г. 60
Карагат, р. 63, 68, 148
Карасук (Карасукское, Карасутская), д. и с. (Крутинский район Омской области) 98, 159

- Карасук, р. 64
Карасукская, д., с. (Саргатский район Омской области) 75,
- 91
- Карасунь, р. 57
Карасуцкое, оз. 85
Кара-Терек, ур. 100
Каратура, перевоз 53, 120, 144
Карачин, городок 52, 131
Каргалинское, с. 101
Карташев, погост 74
Карташева, д. 67
Карташов (Карташевский), яр 59, 66
Картын (Артын), р. 66, 67
Касли, с. 56
Катайское, ур. 84
Катангульская, юрты 102
Каурдатский, острог 60, 61
Качесова (Качусова), д. 67
Квашнино, д. 156, 159
Кильчейка, р. 116
Кимакский, каганат 42, 43, 45, 46
Кипы, д. 46
Кипы III, могильник 44
Кипо-Куларовское III, поселение 45
Кипо-Кулары, д. 46
Киргап, д. 116
Китай, государство 8, 16, 49, 51, 54, 56, 58, 59, 66–68, 76, 77,
142, 144, 177, 217, 218, 220
Клюквенное, болото 152
Кобырдак, с. 99
Кожнаково (?), д. 71
Козина, д. 82
Козлова (Козловская), д. 99
Кокпекты, р. 100
Кокчетав, г. 100
Кокшенево (Кокшеневская), д. 62, 196, 200
Колкуль, р. 159
Колкульская, д. 98
Колмакова, д. 81, 91, 93, 94
Колмаковский, станец 80
Колосова (Колосовка), д. 156

Колосовский, район Омской области 21, 65, 143, 156, 159,
218
Колпакова, д. 102
Колывано-Кузнецкая, оборонительная линия 95
Кольцовка, д. 151
Коммерческий, тракт 79, 82, 89, 91, 93, 95, 98, 99, 103, 124,
174, 195, 202
Кондратьево, д. 166
Коньково, д. 109
Копейкина, д. 70
Копьево, д., зимовье, с. 12, 73, 82, 90–92
Кордон-Бергамак 116
Коркина, слобода 65, 66, 78, 80, 81
Кормиловский, район Омской области 124, 195
Корнеева, д. 90, 98, 121
Корсина (Корсино), д. и с. 98
Космаковская, юрты 102
Коточикова, д. 90
Кочубаева (позднее – Москаленки), станция 97
Кош-Куль, оз. 100
Кошкульская, д. 99
Крайчикова, д. 98
Краснослободский, дистрикт 77
Красноярка, д. (Муромцевский район Омской области) 151
Красноярская, д. (Омский район Омской области) 74, 93–95,
102, 123
Красный Яр, д. (Крутинский район Омской области) 102
Крестики, д. 99
Крупянка (Крупянская), д. 82, 91–93, 95, 124, 145, 146
Крутая (Крутое, Крутинское), д., с., р. ц. (Крутинский район
Омской области) 81, 91, 93, 94, 127, 130
Крутая, р. 119
Крутинский, район Омской области 21, 119, 143, 156, 157,
159, 218
Крутинский, станец 80
Крутиха (Крутая) (Горьковский район Омской области), д.
74, 81
Крутиха, р. 81
Крутореченская (Крутые Луки), д. 82
Крым, полуостров 48
Куларовская, юрты 102

Куларовы, ур. 52, 132
Кулачевская-Луговая, д. 74
Кулачинская, волость 123
Кулачинская, д., ст. 67, 81, 93–95
Куликова, д. 82, 97, 98
Кулундинская, д. 99, 100
Кумлу, оз. 148
Кумыра, д. 159
Кумырка, р. 159
Кумырский, форп. 83, 156, 158
Купеческий, тракт 79, 82, 86, 89, 91–93, 98, 111, 137, 141,
174, 202
Курганский, выс. 79, 96
Курганский, ред. 84, 96
Курнево, д. 149, 151, 154, 204
Курнево I, курган 153, 154
Куртал, д. 101
Курья, выс. 53
Кутурлинка, р. 159
Кутурлинская (Кутырлы), д., с. 98
Кутурлинский, форп. 83, 156–158
Кушаги, д. 73, 90
Кушайлинская, гать 93
Кушайлинский, форп. 75, 145, 146, 154
Кушайлы, д. 91, 146
Куянды-Узек, ур. 100
Кызыл-Тура, г. 50, 56
Кыштым, г. 56
Ларихинское, с. 101
Лебедки, д. 97
Лебяжий, выс. 96
Лебяжья, креп. 78–79, 96
Лена, р. 10
Линево, оз. 166
Линейный (Петропавловский), тракт 7, 75, 77–79, 86, 96
Лисино, д. 116
Лозьва, р. 54
Локти (Локтинская, Лохтинская), д. 82, 97, 98
Лосев, выс. 96
Лосев, ред. 78, 79, 84
Лохвицкий, район Полтавской области Украины 35, 164

Луговая, д. 67, 74
Любимовка, д. 98, 153, 154
Любино, с. 94, 95
Любино-Старожильческое, с. 145
Любинский, район Омской области 85, 145
Любомирка, д. 100
Маверанахр, область в Средней Азии 48
Майдан, ур. 100
Малая Бича, д. 46
Малетина, д. 74
Малиновка, д. 90
Малиновое, займище 62
Малый Атмас (Малый Атмасский), пос. 96, 144
Мальшева, д. 101
Мариановка, станция 97, 101
Мартыново (Мартынова, Агафонова), д. 149, 151–154, 203
Мартыново, оз. 149, 151–154, 203
Марьяновский, район Омской области 21
Масленникова, ул. 78
Маук, пос. 56
Машек, ур. 100
Мельничный, выс., пос. 94–96
Мельничный, ред. 78, 79, 81, 84, 93, 96
Мешкова, д. 62, 73, 90, 155
Милетина, д. 67
Мирный, с. 150
Мисс, р. 40
Михайловка, д. 101
Могильно-Посельская, д. 92
Могильно-Старожильческая, д. 75, 146, 155
Москаленский, район Омской области 21, 85, 97
Москва, г. 49, 55, 127
Московское, государство, княжество 49, 53
Московско-Сибирский (Московский, Сибирский), тракт 7–
10, 12–14, 15, 18–20, 49, 56, 61, 62, 63, 68–70, 72, 73, 81, 83, 86, 90,
103, 110, 111, 118–120, 126, 128–131, 135, 136, 137, 141, 142, 149,
156, 162, 173, 197, 198, 209, 210, 214, 218–220, 221, 222, 225, 226
Моторово, д. 159
Мурашева (Мураши), д. 73, 90
Мурлинские, курганы 43
Муромцева (Муромцево), д., с., р. ц. 62, 115, 116, 148, 151

Муромцевский, район Омской области 10, 17, 19, 21, 22, 34, 43, 45, 62, 63, 65, 106, 115–117, 143, 147–149, 151–153, 160, 162, 165, 166, 172, 175, 203, 204, 209, 223

Н. Покровская, д. 101

Нагибина, д. 81, 91

Нагорная-Кулачевская, д. 74

Надеждинка VII, городище 22, 34, 143, 165–169, 172, 175, 211, 223

Назарова (Назарово), д., зимовье, с. 73, 81, 83

Назыбаевский, район Омской области 85, 97

Налимово, д. 97

Нарымский, острог 66

Настасовка, р. 116

Нж. Колосовское, с. 98

Нижнеиртышская, равнина 40, 105, 107, 134, 158

Нижне-Омская, д., р. ц. 82, 97, 98, 115

Нижнеомский, район 10, 115, 124, 195

Нижний Уфалей, пос. 56

Нижняя Бития, д. 118, 125

Нижняя Тара, историко-географический и археологический микрорайон в Муромцевском и Тарском районах Омской области 17–19, 31, 32, 34, 40, 45, 107, 127, 222, 228

Нижняя Тунуска, р. 166

Низовое, с. 151

Николаевская, креп. 78, 79, 84, 96

Николаевская, станица 96

Нички (Ничкова), д. 98

Новая, д. 102

Новая (Новоишимская), оборонительная линия 67, 77, 78, 79, 84, 129, 144, 204, 224

Новологиново, д. 15

Новоникольск, д. 46

Новоникольское IV, городище 46

Ново-Поливаево, д. 159

Новоселово, зимовье, с. 73

Новосибирск, г. 9, 12–15, 17, 18, 20, 23, 28, 34, 35, 42, 45, 53, 56–58, 60, 61, 67, 70, 71, 81, 84, 85, 106–110, 114, 119, 125, 129, 136, 142, 143, 145, 147, 149, 160, 214, 215, 217–223, 225, 228–229

Новосибирская, область 18, 21, 35, 56, 99, 110, 149, 204, 220

Новотроицкая, д. 99, 100

Новоягодное I, городище 46

- Новоягодное («Линевская сопка»), городище 43
Нязепетровск, г. 56
Обь, р. 9, 15, 30, 51, 52, 57, 63, 73, 85, 106, 132, 148, 174, 227,
228
Одина, д. 101
Озернинское, с. 90
Окмаса (Откмас), перевоз *см.* Атмас
Оконешникова, д. 99
Окуневка, р. 76
Окунево, д., с. 46, 106, 162
Окуневский, археологический микрорайон 162, 163, 217
Омск, г. 3, 5, 8, 10, 11, 12, 13, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 27, 33–35,
37–39, 43–46, 48, 56, 57, 61, 63–67, 74–86, 92–98, 100, 101, 106, 107,
109, 110, 120–123, 126, 129, 130, 133, 143, 144, 148, 154, 155, 158,
159, 174, 215–228
Омская, крепость 13, 67, 74–82, 84–86, 93, 121, 145, 154, 171,
174, 175, 206
Омская, область 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 24, 34, 37–39,
42–45, 47, 53, 64, 65, 70, 75–77, 79, 80, 83–85, 92, 98, 108, 115, 116,
120, 124–127, 129, 133, 139–141, 143, 149, 152–154, 160, 162, 165–
166, 172, 175, 188, 189, 191–196, 199, 200, 202, 204, 206, 209, 210,
213, 216–219, 223–227
Омская, слобода 82
Омский, округ 22, 92, 94, 97, 129, 137
Омский, район Омской области 11
Омский, уезд 73
Омское Прииртышье, регион 5, 6–8, 10, 16, 18, 19–22, 24,
31–33, 37–39, 42–47, 60, 64, 67–69, 84, 86, 89, 93, 94, 96, 99–104,
107–109, 115, 131–142, 144–146, 160, 165, 173–175, 181, 185, 186,
218, 224, 227–228
Омь, р. 13, 21, 38, 40, 56, 62, 63, 66, 67, 73, 78, 82, 90, 97, 99,
100, 119, 123, 124, 144, 145, 148, 149, 152, 154, 191, 192, 195
Онаговская, д. (Малая Аевская, слобода) 70
Обуга, р. 58, 59
Ордынская, дорога 58, 59
Орлова (Орловская), д. (ныне – урочище) 62, 81, 91, 93, 94,
98, 151, 156
Орловка, р. 76
Орлово, городище (Викуловская, слобода) 71
Островная, д. 159
Откмас, перевоз *см.* Атмас

Отчаир (Чаир), перевоз *см.* Ачаир
Оша, р. 38, 62, 83–85, 98, 99, 101, 109, 119, 155–159, 171,
175, 192
Оша-Аевское, междуречье 155, 159, 208
Ошинская, д. 156
Ошинские, юрты 62
Ошская, дорога 98, 99
Павлоградский, выс. 100
Павлодар, г. 8, 44
Павлодарская, область (Республика Казахстан) 120
Паново, д., с. 130, 159
Пекин, г. 60, 68, 148
Пелым, р. 54
Первотарский, ред. 78
Перевозная, ул. 97
Перейма, ур. 150
Пермь, г. 30, 43, 54, 55, 225
Перовский, форт 112
Петербург (Санкт-Петербург), г. 127
Петрова, д. 62, 70, 102, 155
Петропавловская, креп. 78
Петропавловский, тракт 77, 83, 86, 96, 97, 101, 102, 156, 174
Печора, р. 51
Плотбище, д. 115
Поволжье, регион 48
Покровская, д. (Новосибирская область) 96
Покровская, креп. 78, 79, 84, 96
Покровская, станица (Новосибирская область) 95
Покровский, выс. (Марьяновский район Омской области)
91, 96
Покровское, с. (Омский район Омской области) 73
Покровской, ред. (Омский район Омской области) 95
Половинкина, д. 92
Пологрудово, д. 118
Полтавка, д. 101
Посад Андреевский, д. 91
Посельская-Могильная, д. *см.* Могильно-Посельская
Потчевашская, археологическая культура 42, 43, 45
Похабова, д. 82
Прибалтика, историко-географическая область 38
Прииртышский, увал 40

Прикаспийский, путь 38, 222
Пристойная дорога вешнего пути в Казачью орду 58
Приходная Ордынская, дорога 59
Причелдакский, форп. 83, 156, 158
Пустоозерный, ред. 78
Пустынная (Пустынская), д. 67, 74, 82, 91, 92, 122, 124, 146,
195
Пятилетка д. 122
Пяторыжский, станец 76
Резино (Резина), зимовье, д., с. 63, 73, 90, 147
Резинские (Фильковые), рямы 151
Ренево, д., ур. 151
Речапово, д. 108, 116, 122, 189, 193
Решетина, д. 70
Родановская, археологическая культура 46
Романтеево, могильник 43
Российская, империя 23, 24, 51, 69–71, 73–74, 77–80, 82, 83,
86, 90, 103, 156, 174, 182–184, 214, 215, 233
Россия (Российское), государство 8, 9, 15, 23, 24, 35, 60, 72,
76, 81, 86, 90, 99, 103, 105, 115, 123, 126, 132, 135, 137, 140, 157,
173, 174, 176, 185, 186, 216–218, 222, 227, 229
Русское царство 49, 103
Рыбина (Рыбинская), д., с. (ныне – р. ц. Большие Уки) 70,
71, 90, 129
Рыбья, д. 101
Рязаны, д. 116
Сабунтеевы, юрты 63, 148
Салтаим, оз. 159
Самарский, ям 26, 72
Самохвалово, д. 151–154
Саргатка, р. 64, 115, 117
Саргатка Сибирская, д. 91, 94
Саргатская (Саргатка, Саргатское, Саргатский), д., р. ц., с.,
пос. 81, 91, 92, 93, 118, 129, 145, 146, 217, 221, 225, 227
Саргатский, район Омской области 21, 64, 65, 75, 81, 118,
125, 155, 202, 206
Сары-Су, р. 43
Сарыбалы, д. 159
Сатка, р. 56
Саянский, хребет 60
Северный Донец, р. 49

Северо-Казахстанская, равнина 40, 104, 108, 133
Секменева (Секменево), д., с. 73, 90, 121
Селеты, р. 100
Семена Шипицына, д. 67
Семипалатинск, г. 8, 96
Семипалатинский, тракт 11, 134, 156
Семипалатная, креп. 76
Семиречье, географическая область 48
Семис-Балык, ур. 100
Серебряная (Серебряное, Серебрянское), д., с. 74, 82, 91, 92,
93, 124
Серебрянка, р. 54
Сеткуловка, д. 105
Сибирская железнодорожная линия см. Транссибирская
железнодорожная магистраль
Сибирские линии (Сибирские оборонительные линии) 21,
22, 33, 67, 72, 134, 143, 144, 223
Сибирское княжество Тайбугидов, государство 47, 50, 57
Сибирское ханство (Сибирское царство), государство 7, 47–
54, 57, 59, 63–65, 103, 114, 120, 131, 132, 140, 143, 166, 173, 224, 228
Сим, р. 56
Ситникова, д. 92
Скифия, историко-географическая область 38, 217
Сладковское, с. 101
Слободчиковское, с. 102
Смыково, д. 109
Солдатская (Солдатское), д., с. 98, 99
Соленоозерный (Солоозерный), ред., выс. 78, 96
Солоновка, р. 84
Солоревка, д. 159
Соляная, дорога 66
Соляной (Соляное), выс., пос., с. 43, 95
Соляной Поворот, ред., станец 76, 77, 85, 95
Среднее Приобье, регион 56
Средняя Азия, регион 8, 10, 16, 23, 28, 36, 44, 51, 53, 57–59,
142, 144, 177, 185, 214, 217–220, 222
Становка (Становская), д. 90, 128, 129, 219
Старо-Карасук 22, могильник 45
Старо-Поливаево, д. 159
Степаниха, д. 159
Степанихинский, форп. 156

Степанова, д. 100
Степной, выс., ред. 79, 96
Строгановские, городки 55
Строкина (Строкинское), д., с. 98
Суховская, д. 93, 94
Сыгнак, г. 49
Сылва, р. 54
Сыр-Дарья, р. 49, 58, 112–114, 216
Сыропятская, вол. 123
Сыропятская (Сыропятское), д., с. 82, 97, 98, 123, 124, 195
Сюткес, р. 116
Тавда, р. 54
Таволжанская, д. 82, 97–99
Таганай, хребет 56
Тагил, р. 54
Тагильский (Тюменский), волок 54
Тайчинская, д. 102
Такмык, ручей 115
Такмык (Такмытская, Такмыцкая, Татмыцкая), с., слобода
75, 90, 91, 122–124, 130, 145, 165, 194, 200
Тамочная, д. 168
Танатово, д. 106
Тантурский, станец 81
Тара, г. 12, 13, 15, 21, 34, 52, 53, 57, 60–76, 83, 86, 90, 94, 95,
98, 102, 109, 111, 120, 128, 129, 132, 144–149, 152–155, 157, 171,
174, 206
Тара, р. 16–19, 21, 23, 31–32, 34, 38, 40, 45, 56, 59, 62, 63, 71,
106–107, 123, 127, 148, 149, 151–154, 160, 215, 228
Тара-Туйская равнина 40, 105, 107, 134
Тараз, г. 43
Тарка, р. 72
Тарская, дорога 89
Тарский, район Омской области 21, 43, 46, 65, 106, 108, 109,
115, 116, 118, 122, 124, 152, 188, 189, 193, 206
Тарский, уезд 63, 80, 125, 147
Тарский, ям 128
Таргас, р. 23, 63, 71, 123, 148, 215
Таргас–1, могильник 35
Тархан, ур. 52, 132
Таскалинская (Тоскотлинская), д. 98
Татарская, станец, станица, станция 77, 95, 96, 100

Татарский, выс., пос. 96
Татарской, ред. 95
Татмыцкая (Такмыцкая), слобода 67, 72, 74, 75, 83, 90, 92,
95, 145, 146, 157
Ташатканская, д. 162
Тебендинский, острог 60–61
Тебендинские, юрты 102
Теверис, с. 102
Темерьяк, ур. 17, 45
Теренинская, вол. 63, 147
Теренкуль, оз. 64
Терехина, д. 62, 156
Терехова, д. 90
Тилькиш, р. 117, 118
Тихий, океан 10
Тобол, р. 51, 54, 55, 57, 58, 77
Тоболо-Иртышское, междуречье 48, 51
Тобольск, г. 15, 16, 23, 55, 57–58, 60–71, 78, 79, 81, 83, 86,
88, 94, 96, 102, 111, 112, 114, 128, 142, 143, 147, 153, 174, 214, 215,
222, 225, 229
Тобольская, губерния 22, 24, 61, 88, 137, 222
Тобольский, почтовый тракт 93, 94
Тобольско-Иркутская дорога 68
Тобольское Прииртышье, регион 48, 110
Толоконцева, д. 159
Томск, г. 9, 12, 15, 21, 23, 30, 33, 34, 43, 53, 60, 62–63, 66–68,
71, 73, 81, 86, 88, 90, 92, 94, 97, 108, 109, 115, 128, 133, 143, 146–
149, 153, 166, 174, 214, 215, 216, 218, 222, 224, 228
Томская, губерния 89
Томь, р. 15
Тон-Тура, г. 56
Топорки, займище 159
Тохчинская, д. 99
Транссибирская, железнодорожная магистраль 8, 97, 101,
103, 138, 174
Тугучацкая, р. 66
Туй, р. 38, 40
Тунуска, р. 63, 148
Тура, р. 54
Турашская, волость 63, 148
Туркестан, г. 64, 67

Туркестанская, дорога 64
Турумова, д. 73
Тюкалинский (Тюкалинск, Тюкалинская), станец, г., д., слобода 39, 80, 81, 83, 89, 91–94, 97, 99, 137, 143, 156, 219
Тюкалинский, район Омской области 21, 109
Тюкалинский, тракт 11
Тюкалинский, уезд 130
Тюкалка, р. 119
Тюменская, дорога 89
Тюменская, область 50, 53, 108
Тюменские, ворота г. Казани 54
Тюменский, волок 50, 54
Тюменский, уезд 67
Тюмень, г. 28, 49, 54, 55, 77, 93
Тюре-Чилик, ур. 100
Тюркский, каганат 42
Тюрмитяжская, д. 102
Тюсьменя, оз. 148
Тянь-Шань, горы 10, 11, 76, 77, 85, 226
Убинский, острог 66
Убинский, пас 62, 68
Убинское, оз. 56
Уватское, болото 53, 85
Угуй, оз. 62, 63, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154
Угуй, р. 149, 152–153
Угуй I, поселение 150
Угуйская (Угуй), д., с. 149, 150, 151–153, 204
Угуйский, волок 33, 34, 62, 63, 71, 72, 86, 143, 147, 149, 153, 171, 174, 175, 204, 224
Узен-Чилик, колодец 100
Уй, р. (Омская область) 38, 40
Уй, р. (Башкортостан, Курганская, Челябинская область) 58
Уки, д. 56
Ункурда, д. 56
Уразай, р. 116, 189
Урал (Уральский хребет), горы 7, 9, 14, 23, 30, 43, 46, 51, 54, 56, 110, 111, 114, 138, 214, 225, 226, 227
Уралы, д. 70
Урлютюпский (Урлитюпский, Юрлитимский), станец 76, 77
Урман, р. 63, 148
Усолье Камское (Усолье на р. Каме), с. 50, 54

- Устарка, д. 90, 97
Усть-Бызовка, д. 157
Устьзаостровский (Усть-Заостровский), выс., редут, станец
76, 77, 95
Усть-Ишим (Усть-Ишимское), с. 46, 101, 102
Усть-ишимская, археологическая культура 46
Усть-Ишимский, район Омской области 45, 46, 53, 108
Усть-Каменогорск, г. 95
Усть-Каменогорская, креп. 75, 76, 85, 86, 174
Усть-Каменогорский, тракт 20
Усть-Лагатский (Усть-Логатский), форп. 83, 156, 157, 158
Усть-Логатка (Усть-Логатская), д. 98, 109, 119, 157, 159, 192
Усть-Минское, д. 102
Усть-Тара, д. 106
Усть-Таркский, район Новосибирской области 21, 62, 149,
204
Усть-Тарская, д. 73, 82
Усть-Тарский, археологический микрорайон 45
Усть-Тартасский, пас, форп. 62, 68, 71, 72, 148
Утлу, оз. 148
Уфа, г. 55, 56
Уфа, р. 56
Уфимские, степи 48, 55
Фирстово (Фирстовская), д., с., станция 90, 129
Форпост, д. 159, 162, 209, 210
Харино, д. 67
Хива (Хивинское ханство), государство 113
Хомутинская, д. 82, 97–98
Хохлова (Хохлово), д., зимовье 73, 75
Хутора, д. 159
Цыганский, взвоз 124, 165
Чагино, д. 159
Чаир, р. 76
Чановские (Чаны), оз. 96, 99, 100
Чатский, острог 15
Чаунино (Чаусская), д., с. 15, 70, 71, 90, 129, 158
Чаусский, острог 62, 63, 148
Чаячья, д. 99
Челдак, д. 157, 159
Челдак, р. 159
Чеплярово, д. 117, 118, 121

- Чердынцево, д. 159
Чердынь, г. 49, 54
Чередово, д. 70, 111
Чередовое, оз. 76
Черемухово, выс. 95, 100
Черлак, р. 66, 144
Черлак, ур. 67, 145
Черлак I, поселение 42
Черлаковская, станица 96
Черлаковской (Черлакский), редут, форпост 76, 77, 95, 145,
146
Черлакский, район Омской области 43, 45
Черная, д. 92
Чернецово, д. 159
Черниговка, д. 149–153
Черниговка I, курганная группа 150
Чернолуцкая (Подволошная), д. 70
Чернолуцкая (Чернолуцкий), слобода, острог 64, 74, 80, 111,
157
Черноозерная (Черноозерное, Черноозерье), д., с. 75, 91, 92,
146
Черталы (Чертанлы), д. 63, 85, 148, 151, 153, 154
Чертанлы, вол. 63, 147
Чимги-Тура, г. 48–50, 54–58
Чинявина (Чинянина), д. 82, 99
Чистоозерная, д. 75
Чичкан, оз. 149
Чичканка, д. 150, 151, 153
Чищаева, д. 101
Чои, волость 63, 148
Чувашский, городок 50
Чувашский, мыс 52, 112, 114, 131
Чункур-Куль, оз. 100
Чусовая, р. 54, 55, 74
Шанши-Карагай, ур. 58
Шаншинские, юрты 57
Шарбакты, колодец 100
Шипицына, д. 64, 67
Шипуново, д. 98, 159
Шуваева, д. 101
Шуева, д. 71, 146, 147

Эбаргуль, д. 46
Эбейты, оз. 39, 84
Юдинское, оз. 99
Юдинское, с. 99
Юйский, форп. 83, 156, 157
Юлымское, оз. 56
Юргендж, г. 55
Юрлагина (Юрлагино), д. 62, 70, 155
Юрма, горы 56
Юрьева (Юрьево), д., с. 82, 97, 98
Юрюзань, р. 56
Явлу-Тура, г. 50, 55, 57
Яготово, д. 127, 130, 199
Язовская, д. 99, 100
Якишкеуль, оз. 57
Ялуторовск, г. 93
Ялуторовский, уезд 80
Яманский, станец 80
Ямышевская, креп. 76, 77
Ямышевское (Ямыш), оз. 59, 65–67
Ярлу, оз. 148
Ясная Полянка, д. 100

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	6
Глава 1. ВОЗНИКНОВЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СУХОПУТНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ОМСКОГО ПРИИРТЫШЬЯ	37
1.1. Природно-географические особенности региона и их влияние на процесс образования сухопутных путей сообщения.....	37
1.2. Иртышский меридиональный путь в VI–XIII веках.....	41
1.3. Пути сообщения тюрко-татарских государственных образований Западной Сибири в XIV–XVI веках.....	47
1.4. Сухопутные коммуникации Русского царства на территории Омского Прииртышья в XVII – первой трети XVIII века.....	60
1.5. Дорожная сеть Российской империи на территории Омского Прииртышья во второй трети XVIII – начале XIX века.....	69
1.6. Развитие государственной дорожной сети на территории Омского Прииртышья в XIX – первой трети XX века.....	86
Глава 2. УСТРОЙСТВО ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ СУХОПУТНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ОМСКОГО ПРИИРТЫШЬЯ	104
2.1. Естественные коридоры	104
2.2. Дорожные искусственные сооружения.....	107
2.3. Обстановка дороги.....	125
2.4. Проезжая часть, земляное полотно.....	131
Глава 3. ИССЛЕДОВАНИЯ СУХОПУТНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ОМСКОГО ПРИИРТЫШЬЯ С ПОМОЩЬЮ МЕТОДОВ ЭТНОГРАФИИ И АРХЕОЛОГИИ	142
3.1. Выявление мест традиционных (XVII–XIX века) переправ через Иртыш	143
3.2. Поиск Угуйского волока – одной из главных широтных магистралей северо-западной Барабы XVII – первой половины XVIII века.....	147

3.3. Реконструкция маршрута город Тара – Омская крепость XVIII века.....	154
3.4. Реконструкция сети маршрутов XVIII–XIX веков на территории западной части Оша-Аевского междуречья.....	155
3.5. Стратиграфическое изучение проезжей части и земляного полотна дорог.....	160
3.6. Опыт археологического изучения взвозов у городища Надеждинка VII в Муромцевском районе Омской области.....	165
3.7. Новые возможности для создания карт сетей сухопутных коммуникаций прошлого.....	169
Заключение.....	173
Приложение [иллюстративный материал].....	176
Список источников и литературы.....	213
Summary.....	230
Список сокращений.....	232
Именной указатель.....	234
Указатель географических и археологических названий.....	241

CONTENTS

Introduction	6
Chapter 1. ORIGIN AND EVOLUTION OF LAND COMMUNICATIONS OF THE OMSK IRTYSH REGION	37
1.1. Natural-geographic peculiarities of the region and their influence on the formation process of land communications....	37
1.2. Irtysh meridian road in VI–XIII centuries.....	41
1.3. Communications of the turco-tatar state formations of the West Siberia in XIV–XVI centuries.....	47
1.4. Land communications of the Tsardom of Russia on the Omsk Irtysh territory in XVII – first third of the XVIII century....	60
1.5. Road network of the Russian Empire on the Omsk Irtysh territory in the second third of the XVIII – beginning of the XIX century.....	69
1.6. Evolution of the state road network on the Omsk Irtysh territory in XIX – the first third of the XX century.....	86
Chapter 2. STRUCTURE OF THE ELEMENTS OF THE SYSTEM OF LAND COMMUNICATIONS OF THE OMSK IRTYSH REGION	104
2.1. Natural passages.....	104
2.2. Artificial road constructions.....	107
2.3. Road situation.....	125
2.4. Carriageway, roadbed.....	131
Chapter 3. INVESTIGATIONS OF LAND COMMUNICATIONS OF THE OMSK IRTYSH REGION BY THE USE OF ETHNOGRAPHIC AND ARCHAEOLOGICAL METHODS	142
3.1. Identification of the locations of the conventional Irtysh river crossing (XVII–XIX centuries).....	143
3.2. Search of the Uguy portage – one of the main latitudinal road of the North-Western Baraba in XVII – the first half of the XVIII century.....	147
3.3. Reconstruction of the route Tara – Omsk fortress (XVIII century).....	154
3.4. Reconstruction of the route network in the western part of the Osha-Aev interfluve (XVIII–XIX centuries).....	155
	265

3.5. Statigraphic study of the carriageway and roadbed.....	160
3.6. Experience of the archaeological study of conveyance nearby the settlement Nadegdinka in the Muromzev district of the Omsk region.....	165
3.7. New possibilities to create maps of land communica- tion networks of the past.....	169
Conclusion	173
Supplement [illustrations]	176
List of the sources and literature	213
Summary	230
Abbreviation list	232
Name index	234
Geographic and archaeological name's index	241

Научное издание

Матвеев Алексей Викторович

**ИСТОРИЯ СУХОПУТНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
ОМСКОГО ПРИИРТЫШЬЯ
(Средневековье – Новое время)**

Монография

Редактор *И. И. Бабикина*
Технический редактор *А. И. Шестаков*

Подписано в печать 14.03.2014. Формат 60 x 84/12
Бумага офсетная. Печать офсетная.
Печ. л. 17,5. Уч.-изд. л. 20,0.
Тираж 100 экз. Заказ К-65

Издательство ООО «Издательский дом “Наука”»
Отпечатано в типографии ООО «Издательский дом “Наука”»,
Омск, пр. Комарова, 15, тел./факс: +7(3812) 700-502