

**КАРТОГРАФИРОВАНИЕ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА В XVII–XVIII вв.**

В статье сообщается о первых картах Московско-Сибирского тракта, а также о первых опытах словесного описания пути прохождения первой транссибирской дороги.

Исходя из позиций теории познания, картографы рассматривают карту как пространственную математически определенную и генерализованную образно-знаковую модель действительности, которая отображает структуру изображенных на ней явлений и процессов, их взаимной связи, динамики во времени и пространстве. Карта как модель используется для выполнения научных исследований, в том числе исторических. Меняясь по мере накопления новых сведений и развития картографии, тематическая, или специальная, карта отображает процесс исторического развития того или иного явления, показывая его динамику [1]. В нашем случае таким явлением мы считаем процесс создания Московско-Сибирского тракта и его отображение на уже описанных либо обнаруженных нами картах Сибири XVII–XIX вв.

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

Используя карту как средство научного познания, мы включаемся в междисциплинарную область исследований. А.М. Берлянт считает карту не просто знаковой, но образно-знаковой моделью, и именно в образности кроется ее принципиальное отличие от других источников информации. Картографическое изображение – не просто множество разнообразных знаков, не сумма нагрузки, а совокупность образов. Отсюда следует вывод А.М. Берлянт о «мысленной карте», под этим термином понимается идеальный образ местности, формирующийся у отдельных индивидуумов или группы индивидуумов. Наряду с «мысленными картами» получил распространение термин «познавательные карты», подчеркивающий, что мысленный образ создавался в процессе познания окружающего мира и формирования концепций. Иногда говорят об «эскизных» картах, акцентируя внимание на их схематичности, или о картах предпочтений, т.е. о мысленных образах, фиксирующих представления о территориях, наиболее привлекательных для отдельных групп лиц [2]. В нашем случае – это сведения о Большой московской дороге, создававшиеся в представлении правящих кругов России и Сибири, чиновников, военнослужащих, исследователей, путешественников, почтовых служащих, купцов. Хотя карты даже в начале XIX в. не были широко распространены среди населения. Д. Перовщиков в 1854 г. писал: «Весьма желательно, чтобы Военно-топографическое депо сделало неоцененный подарок всем любителям русской географии и топографии, издав полную роспись хранящихся в его обширном архиве и позволенным для продажи картам и планам. Такая роспись распространила бы в России драгоценные сведения об изумительных трудах Депо, показала бы, что сделано и что еще остается сделать, и заставила бы умолкнуть тех людей, которые или по неведению, или по неблагонадеж-

ности удивляются только иностранному, и с укоризною говорят о недеятельности русских геодезистов, которых работы далеко превзошли всех европейских геодезистов по обширности и особенно по точности» [3].

В конце XVII столетия С.У. Ремезов отразил некоторые маршруты тракта в «Хорографической книге», по которым впоследствии и прошло само полотно дороги [4]. С 1697–1701 гг. и до 1756 г. направление тракта в Западной Сибири от Тары до Томска на картах нами не обнаружено.

Картографирование сибирских уездов было проведено в 30–40-е гг. XVIII столетия первыми геодезистами. Так, в 1740 г. во время работы Великой Северной, или Камчатской, экспедиции были подготовлены: карта р. Иртыша, составленная Г.Ф. Миллером в 1735 г. на четырех листах; карта степи между Иртышом и Обью, составленная тем же автором, на одном листе; карта р. Томи, составленная одним из спутников Г.Ф. Миллера в 1735 г., на 1 л.; карта оз. Байкал, сочиненная геодезистом Моисеем Ушаковым, на 1 л.; карта рек Иркутка, Китоя и Белая и Красноярской столбовой дороги, составленная тем же М. Ушаковым в 1740 г., на 1 л.; карта частей уездов Енисейского и Иркутского, уезда Илимского и р. Ангары, сочиненная геодезистом П. Скобельциным в 1740 г., на 1 л.; карта «Страны между Ангарой и Леной», составленная Вас. Шетиловым в 1740 г., на 1 л и др. [5].

Идеи об устройстве новых путей сообщения из Москвы в Сибирь и по Сибири до Даурии были высказаны в 1727 г. В.Н. Татищевым. В записке, поданной на имя Екатерины I, Татищев ходатайствовал об утверждении проекта нового, более короткого пути в Сибирь, отмечая, что огромные богатства Сибири «остаются тщетно главным образом потому, что надлежащие пути в весьма худом состоянии, а наипаче дороги над меру положены кривы, что провоз один цену привозных морем таких же вещей превосходит. О исправлении же оно и приведении в надлежащее состояние трудится ль кто, о том мне неизвестно» [6]. Далее В.Н. Татищев предлагал конкретный и довольно детальный план устройства новых путей из России в Сибирь и внутри нее. «Возможно два пути от Москвы сделать, которые едва не половиною ль ближе будут Верхотурского тракта. Первой – от Москвы через Владимир, Юрьевец, Вятку, Кунгур, Екатеринбург, как возможно выкинув видимые обходные кривизны, то до Тобольска две тысяч верст не будет. Другая дорога – в Дауры (Южное Забайкалье) для пользы купечества и ездящих в оные места от Москвы через Казань, Уфимский уезд, через Царев Курган, Тару, Томск и не захватывая Енисейска в Дауры, которые ежели прямо сделают, можно весьма надеяться, что три тысячи верст, еже не более умалятся» [6]. Фактически В.Н. Татищеву принадлежит мысль об устройстве сухопутного тракта от Москвы до Сибири и Забайкалья, тем более что его руководство картографическим делом в России делало это предложение весьма обоснованным. И хотя на записку В.Н. Татищева был ответ достаточно традиционным: «Прочие дороги кроме Верхотурья, которые проложены вновь в Сибири неуказными местами, хотя может быть оные дороги в проезде и способны, но однако ж по указу Великого государя по прежней грамоте, присланной из

Сибирского приказа прошлого 1704 г., запретить и теми дорогами с товарами и без товаров никому не ездить и не пропускать» [6], но идея была озвучена человеком, управлявшим до и после ее появления уральскими заводами и до 1750 г. – картографированием страны.

Таким образом, Татищев пробивал первую брешь в запретительных мерах правительства, и оно вынуждено было разрешить пропускать по новой дороге казанских, уфимских и кунгурских купцов на Ирбитскую ярмарку. Впоследствии упорный В.Н. Татищев снова хлопотал о разрешении свободного проезда по новому, более короткому пути в Сибирь [6].

Московско-Сибирский тракт окончательно был заселен и устроен во второй половине XVIII – первой трети XIX столетия на разных его участках. В 1763 г. в связи с упразднением таможни в Верхотурье его древнейший участок сместился на маршрут Екатеринбург – Тюмень, что послужило одной из причин отображения на картах старого и нового маршрутов. Во второй половине XVIII в. идет работа по нанесению на карты вновь проложенных или прокладываемых направлений маршрутов тракта. В 1756 г. был составлен «План Барабинской степи», видимо, прапорщиком Уксуниковым [7]. Хранится этот план в фонде Военно-ученого архива РГВИА. План рукописный, на одном листе, многокрасочный, в масштабе 20 верст в английском дюйме, размером 31 на 72 см, в рамке. В правом верхнем углу дано описание условных обозначений на плане. В центре – заглавие в картуше, под ним роза ветров. По описанию, имеющемуся на самом плане, тракт изображен «от города Тары, где реки: Иртыш, Омь, Каргат и Чулым и до Чаусского острога и до р. Оби по дистанции Тарского и Томского уездов». На нем изображены форпосты, деревни, зимовья и почтовые станции с различением Барабинских ясажных волостей. Построенные места обозначены номерами красного цвета, а вновь проектируемые места отмечены желтой краской при литерях «А», «В», «С», «Д». К каждой букве приложены укрупненные планы под теми же буквами, что и на самой карте, для лучшего и удобного рассмотрения с описанием всего тракта: при каких урочищах эти места на тракте находились, какая у них была выгодность, на каком расстоянии они находились друг от друга. Сам тракт показан красным пунктиром, желтым цветом – проектируемые ямы; «А» – назначенное первое место к поселению ямщиков Тарского уезда при Карташовом погосте; «В» – второе при урочище Тонтуре; «С» – третье при Каинском форпосте; «Д» – четвертое при Каргатском форпосте. Составитель – прапорщик Вологодского драгунского полка В. Уксуников – поясняет, что «вышеперечисленные места состоят под прикрытием (прикрытием – *О.К.*) линий Иртышской, Кольванской и Кузнецкой».

Перед нами первая карта-план, на которой изображены места переселения ямщиков сибирских ямов, планировавшихся к переводу сюда сенатским указом 1756 г., а также первое подробное картографическое изображение от Тары до Чаусска на Оби. Всего автор-составитель показал 37 населенных и спроектированных к заселению мест с пояснением, как тогда писали, «прикосновенной ситуации». Так, от города Тары по левому берегу р. Иртыша располагались под № 1 д. Заливино, № 2 – д. Коренева, № 3 – д. Бородина, № 4 – д. Секменова, № 5 – д. Туева, № 6 – д. Корбышина (в ней почтовый станец), № 7 –

д. Мешкова, № 8 – д. Решетникова, № 9 – слобода Татмыцка – перевоз на правую сторону Иртыша; № 10 – д. Артынска – перевоз через р. Артын, приток Иртыша, мимо Большерецкого форпоста, который остался на правом берегу р. Иртыша. Эти населенные пункты существовали ранее, и особых описаний их автор не делает. Далее прапорщик Уксуников уточняет пункт под литерой «А» № 11 – Карташов погост, в котором назначено быть яму. № 12 – зимовье Буторино, в нем почтовый станец. Расположен у болота и озера на пути к р. Оми. № 13 – зимовье Резино у озера и болота, с правого берега р. Оми. № 14 – почтовый станец Новоселов на левом берегу р. Усть-Тарки, там же перевоз. № 15 – зимовье Назарово, в нем почтовый станец. № 16 – зимовье Хохлово, в нем почтовый станец. Под литерой «В» идет спроектированное под № 17 урочище Тонтуря, где назначено быть яму, рядом озера рыбные. Под № 18 – форпост Усть-Таркской на р. Оми и р. Тарке в устье ее. Рядом были расположены юрты Кулебака, юрты Чаги по берегам реки Тарки, оз. Чевеница, оз. Пресно. № 19 – почтовый станец Турумский на р. Каме. № 20 – зимовье Ичинско на речке Ича, рядом деревня Тохлакова на правом берегу Оми. Тракт шел мимо озер в № 21 – зимовье Антоново, в нем почтовый станец. Рядом болото, в нем вода «с запахом». Деревни Каргаты, Чунгровка, Осинцева – на правом берегу р. Оми. На левом берегу р. Оми – деревни Волчкова, Марково. На правом берегу юрты Барабинские, на рч. Убаклы – мельница. Юрты барабинцев располагались и на тракте, на тракте же была д. Нова у рч. Убаклы, на левом ее берегу. № 22 – зимовье Булатово, в нем почтовый станец. Озеро – на север Казак, «в нем вода солоновата». Из этого озера рч. Убаклы течет в Омь. Между № 22 и 23 – оз. Кабанское, оз. Сары-Бары, д. Свислейкова, д. Белова. Слева в Омь впадает рч. Мра, справа по дороге – д. Колмакова. Под литерой «С» – слобода Каинская обозначена желтым цветом, видимо, для яма выделена площадь на правом берегу р. Оми (скорее всего, будущая д. Мошино. – *О.К.*). Под № 23 – форпост Каинский, где почтовый станец и означено быть яму. Р. Каинка, перевоз через Омь на левый берег, мимо юрт без имени, деревень в стороне от дороги: на левом берегу р. Оми Гутовой, Помельцевой, Иевлевой, Долгановой, Козиной, Викуловой. Через р. Каинку и Барабинку под № 24 расположено зимовье Осиневые Колки, в нем почтовый станец на р. Барабинке, затем через р. Кызланку (р. Омь осталась в стороне) к № 25 – зимовью Колмакову у озера, в нем почтовый станец. Затем под № 26 – зимовье Убинское, в нем почтовый станец, оз. Бор, далее южной стороной оз. Анедар к № 27 – зимовью Карганскому с почтовым станцем, юго-западнее оз. Карган, а на юго-восточной части озера – юрты Карганские. Под литерой «Д» обозначен № 28 – форпост Каргатской, где назначено быть яму на р. Каргат. Форпост был справа по берегу, а ям должен быть слева. «Р. Каргат течением впадала в озеро Чаны». Перевоз севернее оз. Канчур на протоке, так называемый Канчурской мост, мимо юрт Карганских у оз. Канчур. По дороге расположена д. Дуброво-Каргатская. № 29 – зимовье Тырышкино, в нем почтовый станец на южном берегу оз. Черное. Перевоз через р. Чулым, которая «впадала в оз. Чаны». На левом берегу, южнее перевоза, юрты Чулымские. № 30 – зимовье Иткульское, в нем почтовый станец на юго-западной стороне оз. Иткуль. Южной стороной оз. Иткуль маршрут идет к южной стороне

оз. Гонбы. № 31 – зимовье Секты, в нем почтовый станец. № 32 – зимовье Овчинниково на северном берегу оз. Пивоварово. № 33 – зимовье Крутые Лога, в нем почтовый станец на северном берегу оз. Ильчи. № 34 – перевоз через р. Оеш в д. Подволошную, в ней почтовый станец. По левому берегу р. Оеш расположены деревни Подволошна, Тырышкина, Панафикина, Черемшанка. № 35 – д. Мала Малетина. № 36 – д. Болша Малетина. В месте впадения р. Оеша в Чеус – д. Аевска. По р. Чеусу на левом берегу в месте впадения в нее рч. Крохалевки изображена д. Крохалевка. На левом берегу ниже – д. Грязнуха, на правом берегу ниже – д. Черепановка и чуть ниже – мельница. На левом берегу р. Чауса под № 37 – острог Чаусской, где находился обывательский ям. Завершается планкарта р. Обью. На плане обозначены займища, болота, озера, дубравы, реки; кроме деревень, заимок, почтовых станций, показаны деревни, юрты, озера вне тракта. Например, оз. Чаны. В левой нижней части карты дан масштаб, затем изображены оз. Чаны с островами, оз. Убы. По низу карты – надпись: «Степь Барабинская», указаны слева направо границы волостей: Тунуйской, Лебежской, Барабинской, Чемской, Теренинской, Чаусской. Таким образом, нам удалось обнаружить карту-план периода устройства и заселения Московско-Сибирского тракта по территории Барабинской степи, на которой в это время преобладают зимовья и почтовые станции.

Прошло немногим более четверти века после проезда по Барабе В. Беринга в 1729–1730 гг. и указа Сената об устройстве почтовой связи в Сибири (1733), а на тракте были уже устроены зимовья с почтовыми станциями, проектировалось устройство ямов в четырех местах за счет поселения в них тарских ямщиков. Наряду с традиционной организацией ямской гоньбы через устройство и проектирование ямов на Барабе мы обращаем внимание на содержание яма в Чаусском остроге местными обывателями. Впоследствии местное сибирское правительство сочетало на Барабе ямскую и обывательскую почтовую гоньбу. Итак, мы имеем карту как исторический источник. Из 37 поселений на тракте 16 располагались в зимовьях, 12 – в деревнях, 1 – в слободе, 1 – в погосте, 2 – в почтовых станциях, 3 – в форпостах, 1 – в урочище, 1 – в остроге. Большинство деревень и слобод размещались в районах более раннего освоения у г. Тары и Чаусского острога. В районе влияния форпостов были в основном зимовья. Автор-составитель плана-карты обратил внимание на возможность устройства устойчивой почтовой связи по Барабе благодаря наличию укрепленных линий, защищавших цепочку почтовых станций на тракте от опасностей набегов кочевников с юга.

Прошло 10 лет. И появляется другая карта главного пути Сибири, охватывающего более широкий регион: от Ачитской крепости на Урале до с. Тулуна – границы Иркутской губернии. На ней изображен упраздненный участок старой Верхотурской дороги и вновь учрежденный участок от Екатеринбурга до Тюмени, далее до Тобольска, Тары и Тулуна [8]. Эта карта отражала реальное положение населенных мест на тракте и в то же время была проектом, отображавшим желание сибирских властей провести дорогу от Тобольска на Каинск, минуя г. Тару. Но это удалось реализовать лишь к 1825 г. [8. С. 92–93].

В 1754 г., чуть ранее до того, как начала создаваться карта Барабинской степи с маршрутом Большой Сибирской

дороги, работала Нерчинская экспедиция под руководством Ф.И. Соимонова – известного гидрографа и картографа, будущего сибирского губернатора, сменившего на этом посту В.А. Мятлева, строившего укрепленные линии на юге Сибири и внесшего значительный вклад в картографирование южных рубежей. Руководя группой геодезистов по инструкции, данной ему В.А. Мятлевым, Ф.И. Соимонов должен был решить одну из многих задач: «верно описать водные и сухопутные пути от Иркутска до Нерчинска и далее бассейны рек Селенги, Алаха, Ингоды, Онона, Нерчи, Шилки, Газимура, Аргуни (в т.ч. пригодные для земледелия и луговые места). В итоге в рапорте сенату В.А. Мятлев сообщал о достигнутых Нерчинской экспедицией результатах: 1) Проведен осмотр сухопутного и водного пути от Иркутска до Нерчинска... 3) Разработан план осмотра и описание Амура; 4) Изготовлены «описанным местам планы и карты» [9]. Схематическая карта с указанием сухопутной дороги и речной сети между Нерчинском и Срегенским острогами подвела итоги выявления «хлебопашенных мест» [9. С. 117].

Ф.И. Соимонов, организовав в 1754 г. описание земель в Нерчинском уезде тремя геодезистами, поручил также М.С. Гвоздеву описание пашенных земель и сенокосов «от Иркутска по Московской дороге в учрежденных станциях, тако ж в Уриковской, Кудинской и Оецкой слободах». Однако М.С. Гвоздев выполнял «работу с крайним изнеможением», «за болезнью глаз». И Ф.И. Соимонов ходатайствовал об отставке ветерана, участника Великой северной экспедиции в связи со старостью и болезнями [9. С. 119]. Данный факт свидетельствует о картографировании большой Московской дороги в Восточной Сибири с целью обеспечения перевозок от Иркутска до Нерчинска и далее, а также от Иркутска в сторону Москвы, заселение пути поселщиками и картирование земель для «заведения хлебопашества».

Л.А. Гольденберг опубликовал карту района (оз. Байкал – Читинский острог), которую сочинял по результатам съемочных работ геодезист Я. Федоров под руководством того же Ф.И. Соимонова [9. С. 125].

Не только геодезисты, но и казаки описывали дороги. Так, в инструкции, данной Ф.И. Соимоновым 3 февраля 1758 г. геодезисту Я. Федорову, предписывался конкретный маршрут из Нерчинска в Читинский острог. Оттуда предусматривался конкретный маршрут следования к р. Хилок: дорогой, ранее описанной и измеренной казаком Тарасовым, который «учинил опись чрез разные румбы и с верной мерой». Помимо описания водных путей на реках Забайкалья Ф.И. Соимонов указал тщательно осмотреть и описать дорогу от зимовья до с. Доронинского, обратив внимание на «способность той дороги... какой разчистки или учинения мостов или гатей... требовать будет». В результате проведенных Нерчинской экспедицией геодезических работ в 1754–1757 гг. под руководством Ф.И. Соимонова и его сына Михаила был подготовлен так называемый Нерчинский атлас, который составляли четыре геодезиста в течение 3,5 лет (атлас до сих пор не обнаружен в архивах).

Являясь с 1757–1766 гг. сибирским губернатором, Ф.И. Соимонов уделил серьезное внимание большой Сибирской дороге и ее картографированию. По дороге из Иркутска в Тобольск, следуя из Енисейска, он заезжал и осматривал устье р. Кемчуга и по Чулыму вверх проехал 70 верст до Ачинского острога. Имея в виду «перемену водяного хода с р. Кети на р. Чулым», он приказал енисей-

скому воеводе Рыкачову от Кемчугского устья до Енисейска «дорогу поправить и мосты починить» [9. С. 126–127].

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

Нанесение Московско-Сибирского тракта на карты-планы являлось продолжением древнейшей русской картографической традиции, по которой еще в XVI в. на первых картах Московии изображались детальная гидрография, леса, населенные пункты, важнейшие государственные дороги (в том числе и пути посольств) и границы великих и удельных русских княжеств, вошедших в государство Ивана III и Василия III, уже утративших свою самостоятельность (1462–1533) [10].

Картографирование Московско-Сибирского тракта проходило и в течение первой четверти XIX столетия. Нам удалось обнаружить в Омском госархиве несколько дел карт-планов, изображавших: «План почтовой губернской дороги, лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от границы Тобольской до уездного города Каинска», «План почтовой губернской дороги лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от уездного города Каинска до столба поставленного на границе между Каинским и Томским уездом». Более подробная информация находилась в деле под названием: «Подробные планы губернской почтовой дороги лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от границы Тобольской губернии до границы Томского уезда с показанием всех состоящих по ней мостов, гатей и прикосновенной ситуации и числа между станций верст». Фактически это атлас из 13 листов размером 48 на 30 см. Масштаб: в 1 дюйме – 250 сажень. Измерение производил и планы сочинял каинский уездный землемер Дмитриев с поверкой томского губернского землемера Зверева [11].

Наряду с планом-атласом по Каинскому уезду имеются и «Подробные планы губернской почтовой дороги, лежащей Томской губернии по Томскому и Красноярскому уездам, начиная от границ Заводского ведомства до безуездного города Ачинска с показанием всех состоящих по ней мостов, гатей и прикосновенной ситуации и числа между станций верст» на 14 листах. Копировал эти планы с подлинных чертежей чертежник сухопутных сообщений Западной Сибири П. Щетинин. На подлинных планах по листам написано: «Поверял Томской губернской землемер Степан Зверев. Измерение производил и план сочинял Кузнецкой уездной землемер губернской секретарь Дмитрий Шабанов». Масштаб тот же [11. С. 20]. Проведенный анализ этих карт-планов позволил определить датировку их составления – 1818–1819 гг., а не 1839 г., как указано в описи ГАОО [12].

При картографировании почтовых дорог Томской губернии возникла несогласованность. Как пишет томский гражданский губернатор Илличевский, «начальник колывано-воскресенских горных заводов обер-бергмейстер за колывано-воскресенскую округу сам отправлял от себя карту прямо к начальнику Главного штаба Е.И.В.». «Таким образом, карта Томской губернии, так сказать, должна быть представлена разорванной надвое и вместо одной карты составляла бы две» [11. С. 21]. Это объясняет разрыв от д. Тырышкиной до г. Томска на трактовых планах Томской губернии. Эта местность как раз и находилась под управлением начальства Колывано-Воскресенских заводов, которое составило собственные чертежи здешнего участка дороги.

Имея в виду указание томского губернатора Илличевского на отсылку колывано-воскресенским начальником карты путей сообщения Колывано-Вознесенского округа к начальнику Главного штаба Е.И.В., мы обратились к оп. 1. Ф. 422 РГВИА, составленной Л. Смоктуновичем под заглавием «Опись документальных материалов коллекции Военно-ученого архива «Дороги и маршруты». Данная опись является продолжением и дополнением отдела XI каталога ВУА (Т. IV. Отд. XI. С. 1–95). В отделе «Сибирь» под № 711 встречаем карту почтовых дорог, находившихся в ведении Колывано-Воскресенских заводов (Томская губ.). Составителем ее являлся С. Сметанин (1 л., рукописная, в красках, 65×98 см, М 1:840000). Таким образом, можно состыковать недостающий участок Тырышкина – Томск с ранее указанными картами Томской губернской почтовой дороги.

В этой же описи за № 710 имеется почтовая карта Тобольской губернии, составленная землемером В. Филимоновым (1 л., рукописная, в красках, 152×81 см, М 1:1470000). Подписана генерал-губернатором Брином. А за № 712 имеется описание дорог Тобольской губернии на 12 л. (1819 г.). Описание почтовых дорог Тобольской губернии было также подготовлено губернским землемером А. Понютиным на 3 л. в марте 1824 г. (Д. 716). За № 713 – почтовая карта и описание дорог Томской губернии, составленные губернским землемером С. Зверевым (1 л., рукописная, в красках, 92×124 см + 9 л. текста, М 1:210000). Подписано гражданским губернатором Илличевским (1821 г.). Степан Зверев в феврале 1824 г. подготовил описание почтовых дорог Томской губернии на 6 л. (Д. 715). Там же в описи за № 714 дано описание дорог Иркутской губернии на 12 января – 1 марта 1822 г. на 9 л., подготовленное губернским землемером А. Лосевым, о котором Н.В. Семивский в 1817 г. в «Новейших и достоверных повествованиях о Восточной Сибири» писал: «Губернский землемер и Императорского вольного экономического общества член г. надворный советник Антон Иванович Лосев, который хотя родом и сибиряк, из Сибири никогда не выезжавший, но дело свое знает совершенно» [13]. В 1824 г. Коноваловым было подготовлено описание почтовых дорог Енисейской губернии на 2 листах (Д. 717). Итак, пока удалось обнаружить полностью картографическое изображение и описание почтовой дороги по Тобольской и Томской губерниям, а также описание дороги без карт по Енисейской и Иркутской губерниям. Ранее были составлены описание почтовых дорог Тобольской губернии 1798 г. и около 1798 г. – описание почтовых дорог Иркутской губернии на 6 листах. В

1803 г. губернский землемер Кругликов составил почтовую карту Тобольской губернии (1 л., рукописная, в красках, 47×2000 см, М 1 : 470000).

Историк картографии и геодезических работ в России З.К. Новокионова-Соколовская отметила, что в XIX в. математические дисциплины – геодезия и картография – фактически выделились из географии, а топография сблизилась с географией и геодезией. «По материалам топографических съемок стали составляться государственные топографические и мелкомасштабные карты. Но для того чтобы составить карту, необходимо не только произвести съемки с определенной полнотой и точностью, но и определить координаты достаточного количества опорных пунктов для обоснования этих съемок», – пишет исследовательница [14]. На протяжении всего XIX в. такие съемки в Сибири проводились постоянно военными топографами и экспедициями Русского императорского географического общества. В результате появились карты Сибири, ее отдельных частей – губерний и уездов, базирующиеся на строгой научной основе того времени. В том числе с отображением путей сообщения.

В 1829 г. составлена «Генеральная карта Тобольской губернии с показанием почтовых и больших дорог, станций и расстояний между оными верст» (СПб., 1 л., мн. кр., раскрашена от руки, М: в 1 см 33 км). Чуть ранее, в 1825 г., была составлена «Генеральная карта Томской губернии с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояния между оными верст. Соч. по новейшим и достоверным сведениям». (СПб., 1 л., 40×53 см, мн. кр.) [15].

Дорожные карты создавались на протяжении всего XIX в. В 1809 г. была составлена «Дорожная карта Российской империи, всем почтовым, проселочным, проезжим дорогам способным для кратчайшего проезда товаров торгующему купечеству и прочим промышленникам» (СПб., 1 л., раскрашена, 90×130 см, М 1 : 2940000). В 1822 г. была издана «Генеральная карта Российской империи с означением больших и малых почтовых дорог в самые отдаленнейшие места государства». Издал и гравировал Г. Савинков. (1 л., раскрашена, 95×192 см, М 1 : 5250000) [16]. В 1841 г. издана дорожная карта Западной Сибири, составленная в Омске в генеральном штабе Отдельного Сибирского корпуса (1 л., рукописная, в красках, 156×117 см,

М 1 : 1680000) под руководством подполковника барона Сильвергельма (Д. 718). Затем находим маршрутные карты Западной Сибири, гравированные в СПб. в 1843 г., в военно-топографическом депо Сергеевым (1 л., печатные, 47×73 см, М 1 : 2520000) (Д. 720–721). В это же время идет составление маршрутных карт и описание дорог Тобольской губернии в Омске в штабе Отдельного сибирского корпуса (1 л., рукописная, в красках, 36×45 см + 8 л. текста, М 1 : 2600000) под руководством Сильвергельма (Д. 723). То же встречаем за 1846 г. по Томской губернии (1 л., рукописная, в красках, 37×43 см + 22 л. текста, М 1 : 2590000) (Д. 724) [17].

В дальнейшем, во второй половине XIX в., Московско-Сибирский тракт изображался на всех административных картах сибирских губерний и областей, хотя продолжались публикации карт путей сообщения империи. Например, почтовая карта Азиатской России 1855 г. [18], на которой изображены маршруты между сибирскими городами с указанием расстояний в верстах. В 1894 г. вышла карта Азиатской России с указанием маршрута следования в 1891–1892 гг. из Владивостока до Тюмени наследника цесаревича Николая Александровича [19].

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

#### ЛИТЕРАТУРА

1. *Справочник по картографии* / Под ред. Е.И. Халтурина. М., 1988. С. 6–7.
2. Берлянт А.М. Использование карт в науках о земле // *Итоги науки и техники. Серия «Картография»*. М., 1986. Т. 12. С. 35, 43.
3. *Перевоицков Д.* Географические и топографические работы в России // *Магазин земледелия и путешествий*. М., 1854. Т. III. С. 65.
4. Катионов О.Н. Наш край на первых картах Сибири // *Страницы истории Новосибирской области: Люди, события, культура: Первая областная научно-практ. конф. краеведов: Тез. докл. и сообщ.* М., 1995. Ч. 1. С. 16–20.
5. Бакланова Н.А., Андреев А.И. Обзор рукописей Г.Ф. Миллера // *Миллер Г.Ф. История Сибири*. М.; Л., 1937. С. 559.
6. Иофа Л.Е. Современники Ломоносова И.К. Кириллов и В.Н. Татищев. М., 1949. С. 60–61.
7. *РГВИА*. Ф. ВУА. Д. 25286. Л. 1. Карта «План Барабинской степи».
8. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск, 2004. С. 94–95.
9. *Гольденбер Л.А.* Каторжанин – сибирский губернатор. Жизнь и труды Ф.И. Соймонова. Магадан, 1979. С. 114–115.
10. Рыбаков Б.А. Древнейшая русская карта начала XVI в. и ее влияние на европейскую картографию XVI–XVIII вв. // *Труды Второго всесоюзного географического съезда*. М., 1949. Т. III. С. 282.
11. Катионов О.Н. О содержании и датировке планов Томской губернской почтовой дороги, хранящихся в ГАОО // *Моя Сибирь: Вопросы региональной истории и исторического образования: Сб. науч. тр.* / Под ред. В.А. Зверева. Новосибирск, 2002. С. 16–19.
12. *ГАОО*. Ф. 198. Оп. 1. Архивная опись картографических документов постоянного хранения за 1766 – 1917 гг.
13. Наумов Г.О. Восточная Сибирь в русской географической литературе первой половины XIX в. // *История геолого-географических наук*. М., 1962. Вып. 3. С. 51.
14. Новокионова-Соколовская З.К. Картографические и геодезические работы в России в XIX – начале XX в. М., 1967. С. 4.
15. *ОК РГБ*. Ко – 110 / VII – 60; Коу – 22 / V – 161.
16. *ОК РГБ*. Ко – III / VI – 49; Ко – 105 / VI – 35.
17. *РГВИА*. Ф. 422. Оп. 1.
18. *ОК РГБ*. Ко – S / VII-40.
19. *Приморский центр РГО – Общества изучения Амурского края*. Г. Владивосток. Карта Азиатской России, на которой обозначен «Путь его имп. в-ва государя наследника Николая Александровича. 1890/91 г.». 2 экз. М 1 : 8400000. Карт. зав. гл. штаба. 1894, 1895 гг.

Статья представлена кафедрой отечественной истории исторического факультета Томского государственного университета, поступила в научную редакцию «Исторические науки» 15 января 2005 г.