

V. ПРОБЛЕМЫ АРХЕОЛОГИИ И ЭТНОЛОГИИ

904:656.12](571.1) УДК

Е.В. Барсуков

«ПЕРЕВОЗ» ЧЕРЕЗ РЕКУ ОБЬ XVII ВЕКА: ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ И ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫЙ АСПЕКТЫ

Анализируются географическое положение и природная обусловленность переправы через реку Обь, расположенной в XVII в. в районе современного с. Уртам. В источниках это место называется «Калмацкий и Бухарский перевоз». Дорогой в сторону Томска через Уртамку пользовались южные кочевники и торговцы. В конце XVII в. здесь был основан Уртамский острог. На другом берегу Оби с перевозом и дорогой в сторону Томска, и из Томска на запад, связан район устья реки Таган. Здесь находился известный по источникам начала XVIII в «Бухарский мост». Выгодное географическое положение этого района явилось одним из факторов формирования здесь крупнейшего в Томском Приобье комплекса средневековых памятников.

Ключевые слова: пути сообщения, перевоз, археологический микрорайон, позднее Средневековье.

Кожевниковский район является самым южным в пределах Томской области. Река Обь делит его на две неравные части, из которых правобережная едва ли составляет 1/10 площади района. Тем не менее именно для правобережья характерна высокая плотность археологических памятников, первые из которых были открыты еще в конце XIX в. [1. С. 84]. Объекты концентрируются в пределах достаточно четко очерченного участка долины р. Оби, центральным элементом которого является фрагмент поймы (рис. 1). В некоторых исследованиях он называется Каштаковским пойменным сегментом [2. С. 261]. Его южная граница практически совпадает с административной границей Томской области, северной является устье р. Таган, где пойму сменяет останец водораздельной равнины, выходящий на этом отрезке к руслу Оби. Среди местного населения эти места известны также как «Таганы». Вероятнее всего, это название образовано от наименования реки «Таган», дренирующей этот фрагмент поймы. В переводе с тюркского «Таган» – заросшее травой озеро [3. С. 104]. Археологические памятники располагаются на возвышенностях, непосредственно в пойме, а также на надпойменных террасах и останцах материка, окаймляющих этот фрагмент.

Необычность сложившейся в этом районе историко-культурной ситуации заключается в том, что подавляющее количество археологических объектов датируется развитым и поздним Средневековьем (X–XVII вв.). Даже по самым скромным подсчетам, количество датированных на сегодняшний день поселенческих памятников превышает здесь два десятка. На этом фоне достаточно странным выглядит то, что памятники других эпох

представлены здесь весьма скромно. По сведениям, имеющимся в письменных источниках, эти места не пользовались «популярностью» и у русского населения. Только в конце XIX в. здесь появляются первые выселки, жителями которых были русские крестьяне [4. С. 122].

Не вызывает сомнений, что решающим фактором, обусловившим подобную ситуацию, явилась природно-географическая среда, которая оказалась предельно адекватной культурно-хозяйственному типу, существовавшему именно у средневекового населения. Однако это вовсе не исключает возможного влияния и других факторов, способствовавших подобной «популярности» этих мест у средневековых насельников. Одним из них, по крайней мере на исходе позднего Средневековья, могла стать сложившаяся в Томь-Обском междуречье схема путей сообщения, благодаря которой этот район оказался в весьма выгодном положении.

Попыток проанализировать пространственную локализацию позднесредневековых памятников, систему расселения инородческого населения XVII в., с учетом существовавшей схемы путей сообщения, применительно к Томскому Приобью не предпринималось. Сложность заключается в практически полном отсутствии источников, позволяющих составить представление о путях, существовавших до сложения Сибирского тракта. Однако не подлежит сомнению, что вполне определенные направления существовали как в XVII в., так и в период, предшествовавший появлению в Сибири русского населения. Сложно предполагать, как они организовывались на местности, очевидно, что это не были подобные рим-

ским дорогам трассы, мощенные камнем, с тротуарами и дренажом [5. С. 134]. Вероятнее всего, самыми ранними сухопутными «дорогами» в Томском Приобье были обычные вьючные тропы, татарски – «сакма» (тропа) [6. С. 15]. Такие тропы были приспособлены для движения на лошади, «конным ходом». Сложно судить о стабильности существовавших маршрутов, однако очевидно, что, по крайней мере, некоторые отрезки таких путей использовались регулярно и были вполне определенными. Прежде всего, это «безальтернативные участки» маршрутов: переправы через реки, переходы через болота, сложные отрезки речных долин. О том, что такие участки были, свидетельствуют письменные источники. Например, для предотвращения набегов киргизов на Томск в конце XVII в. казачьему голове Осипу Качанову предлагалось «...где надлежит путь киргизским людям, в лесах, в тесных местах и на переправах дороги завалить лесом, и уздав времени спеша ратных людей, всякой промысел над ними Киргизы чинит» [7. С. 18–19].

Определенный интерес в этом контексте представляет и интересующий нас участок правобережья Оби. По данным 1683 г., в этом районе находился «перевоз» через р. Обь («Перевоз» – место на реке, где перевозятся с одного берега на другой, пристань, где стоят суда для перевоза [8. С. 222]). Известно, что в конце XVII в. строители Уртамского острога разбили лагерь у места, которое в источниках называется «Калмацкий и Бухарский перевоз». В документе, повествующем о строительстве, указывается, что это место было выбрано и для постройки острога. «Перевоз» через реку Обь начинался приблизительно от устья речки Уртамки и тянулся примерно до д. Кожевниково, основанной в 1681 г. казаками Никитой и Степаном Кожевниковыми. «В прошлом в 191-м (1683 г) году... велено ему, Юрье, в Томском уезде вверх по Обе реке, Уртаме речке, на калмацком и бухарском перевозе, построить вновь острог и поселить крестьян...» [9. С. 60]. Приказчиком острога был назначен Юрий Соболевский. При остроге остались служилые люди, которым приказали воеводы охранять юг Томского уезда от кочевников, «от бухарцев и калмаков», которых следовало расспрашивать, зачем они идут в Томск [4. С. 119]. Это место «надобно было держать, так как стало на калмацкой стороне» [4. С. 124].

Обь – крупнейшая река Западной Сибири, характеризующаяся хорошо развитой широкой долиной. Переправа через такой водоток была достаточно серьезным предприятием, требующим основательной подготовки как в выборе транспортных

средств, так и подходящего для этих целей отрезка долины. Необходимым условием при выборе места являлось удобство берега для приближения к руслу реки и непосредственно спуска к урезу воды. Кроме того, на таком отрезке течение реки должно быть умеренным, а протоки полноводными и со стабильным стоком. Немаловажным являлась и пригодность противоположного берега для высадки и выхода из долины реки на водораздельную равнину. С этих позиций выбор именно этого отрезка реки для перевоза становится понятным. В левобережье высокий коренной берег, водораздельная равнина раннечетвертичного времени, подходит к основному руслу реки на значительном отрезке, в том числе между Кожевниково и Уртамом (рис. 1) [10. С. 23]. «Крайней точкой» этого фрагмента вниз по течению является Кожевниково, где высокий берег начинает удаляться от реки и сменяется заболоченной поймой (в тыловом шве этого фрагмента поймы находится болото Обское). Высокий незаболоченный берег на этом участке позволяет на значительном расстоянии без особых сложностей приблизиться к реке, единственная проблема – найти удобный спуск с высокого обского берега. Однако особенности противоположного берега способствовали смешению «перевоза», в пределах этого отрезка, как можно ниже по течению. Долина реки Оби в Кожевниковском районе имеет достаточно развитую пойму, ее ширина местами достигает 12 км [10. С. 22]. В правобережье она тянется примерно от границы Новосибирской области и только в устье р. Таган ее сменяет высокий коренной берег, который прослеживается до с. Киреевск. Высокая пойма правобережья в прирусловой части покрыта лугами и, локально, очень удобна для движения. Однако передвижение в ее пределах возможно только параллельно руслу Оби. Пересечь пойменную террасу с запада на восток и выйти на водораздельную равнину чрезвычайно трудно. Причина в сильной заболоченности тылового шва поймы, и практически сплошь заболоченных надпойменных террасах, окаймляющих пойму с восток. К примеру, заболоченность только первой террасы составляет здесь 90 % [11. С. 206]. Единственным пригодным для выхода на водораздельную равнину участком является район устья реки Таган. В этом месте пойменный сегмент, вытянувшийся параллельно реке Оби, сменяется останцем водораздельной равнины ранне-среднечетвертичного возраста [10. С. 23].

Таким образом, на отрезке реки, где осуществлялся «перевоз», фрагмент высокого коренного берега левобережья, выходящий к основному рус-

лу, максимально сближался с аналогичным останцом в правобережье, находящимся немного ниже по течению Оби (рис. 1). Условной «последней точкой» коренного берега у русла в левобережье является с. Кожевниково, а его «крайней точкой» на правобережье, устье р. Таган, где материк выходил к реке и тянулся вдоль русла до с. Киреевск. Естественно, что в зависимости от гидрологической и общей природной ситуации точки «отправки» и «прибытия» при перевозе могли варьироваться. Однако, в целом, смысл переправы в этом районе, на наш взгляд, определялся именно этим геоморфологическим моментом. Этот участок р. Оби, где русло реки имело значительный изгиб, в начале XVIII в. назывался «Таганская лука» [12. С. 81–82].

Связь района р. Уртамка с «перевозом» следует из приведенных выше источников о строительстве Уртамского острога [9. С. 60]. Аргументом в пользу того, что на правом берегу переправа была как-то связана с устьем р. Таган, являются сведения 1703 г. В источниках упоминается объект, или место, под названием «бухарский мост» («мост» – 1. сооружение для перехода через реку, овраг, ров и другие препятствия или для выхода на берег; 2. настил на болотистом месте, гать [13. С. 222]. «...Да они ж (имеются в виду чатские татары. – Е.В.) владеют и на реке Оби земляными заимками вниз рекою Обью на правой стороне и по речке Тогану до устья речки Шайтанской: длиннику по Тогану 2 версты, поперек от Тогану к бору четверть версты. Да против той же заимки за речкою Тоганом владеют лугом от Большой березы, которая стоит на Тоганском берегу прямо на озеро на **бухарский мост**: длиннику полторы версты, а от того мосту до устья речки Тогану поперечнику тож...» [14. С. 585–586]. Достаточно сложно точно определить, где располагался этот «бухарский мост», в силу того, что устье Тагана находится в пойме и гидрологическая ситуация могла измениться. Вероятно, искать его следует в радиусе «полторы версты» от одного из двух рукавов устья Тагана. Появление объекта с подобным названием, в контексте расположенного рядом «бухарского перевоза», вряд ли является случайностью.

Относительно хронологической глубины существования этой переправы и ее стабильного использования однозначно рассуждать достаточно сложно. По мнению некоторых исследователей, в конце XVII в. «перевозом» у речки Уртамки и дорогой в сторону Томска пользовались в основном южные кочевники и торговцы, ездившие из Средней Азии, так называемые бухарцы [4. С. 118]. Можно предположить, что источники, связывая

«перевоз» прежде всего с инородческим населением: калмыками, чатами, бухарцами, не исключают возможность его использования и в дорусский период.

Нужно учитывать также и то, что «перевоз» в источниках называется «бухарским», собственно, как и «мост» на Тагане. «Связь» переправы с бухарцами, вероятнее всего, также не случайна. Один из регионов, с которым у населения Томского Приобья традиционно существовали и на протяжении долгого времени поддерживались связи, – Средняя Азия. По мнению исследователей, торговые связи Западной Сибири со Средней Азией существовали издавна, задолго до включения Сибири в состав России [15. С. 166]. Об этом писал еще Г.Н. Потанин: «Торговые международные связи, которые ныне происходят через города Семипалатинск и Кульджу, принадлежат к числу древнейших международных сношений азиатского материка. Русские приняли в них участие только во время последних трех столетий, и только в это время они делаются нам известными точным образом. Но они, вероятно, существовали задолго до этого времени и начинались с самой зари исторической жизни в Средней Азии...» [16. С. 21]. По мнению Н.А. Томилова, бухарцы, конкретно на р. Томи, появились с торговыми целями намного раньше, чем русские [17. С. 28].

С укреплением русских в Сибири и установлением более прочной оседлости в ней сношения с Бухарией еще более усилились; многолюдность караванов увеличивается [16. С. 23]. В XVII в. среднеазиатские купцы, как правило, прибывали сначала в Тару, здесь разбивались на отдельные группы и разъезжались в Тобольск, Томск и другие места Сибири. Всего за время с 1672 г. по 1700 г. пришло на Тару (чаще всего в сентябре – октябре) 9 среднеазиатских торговых караванов [18. С. 172–173]. Такие караваны приходили в Томск до XIX в. Во время своего посещения г. Томска в 1734–1735 гг. И. Гмелин стал свидетелем прибытия одного из них: «Между 17 и 21 ноября пришел сюда караван из Калмыкии. Все товары были привезены на верблюдах... В караване было более 200 верблюдов, которых вели русские, чаты, казанские татары и бухарцы...» [19. С. 77].

Традиционные связи бухарцев с Сибирью способствовали тому, что некоторые из них оседали здесь, татары называли таких «сибирских бухарцев» сартами [20. С. 43]. С 40-х гг. XVII в. они становятся постоянными жителями Томска и его окрестностей. В 1701 г. правительство официально разрешило селиться бухарцам в сибирских городах. В XVIII в. первая подушная перепись зафик-

сировала в Томском уезде 89 бухарцев и 38 казанских татар [21. С. 51–52].

ясачных татар, которые пользовались «летним сухим путем Тарским уездом до Теренинской волос-

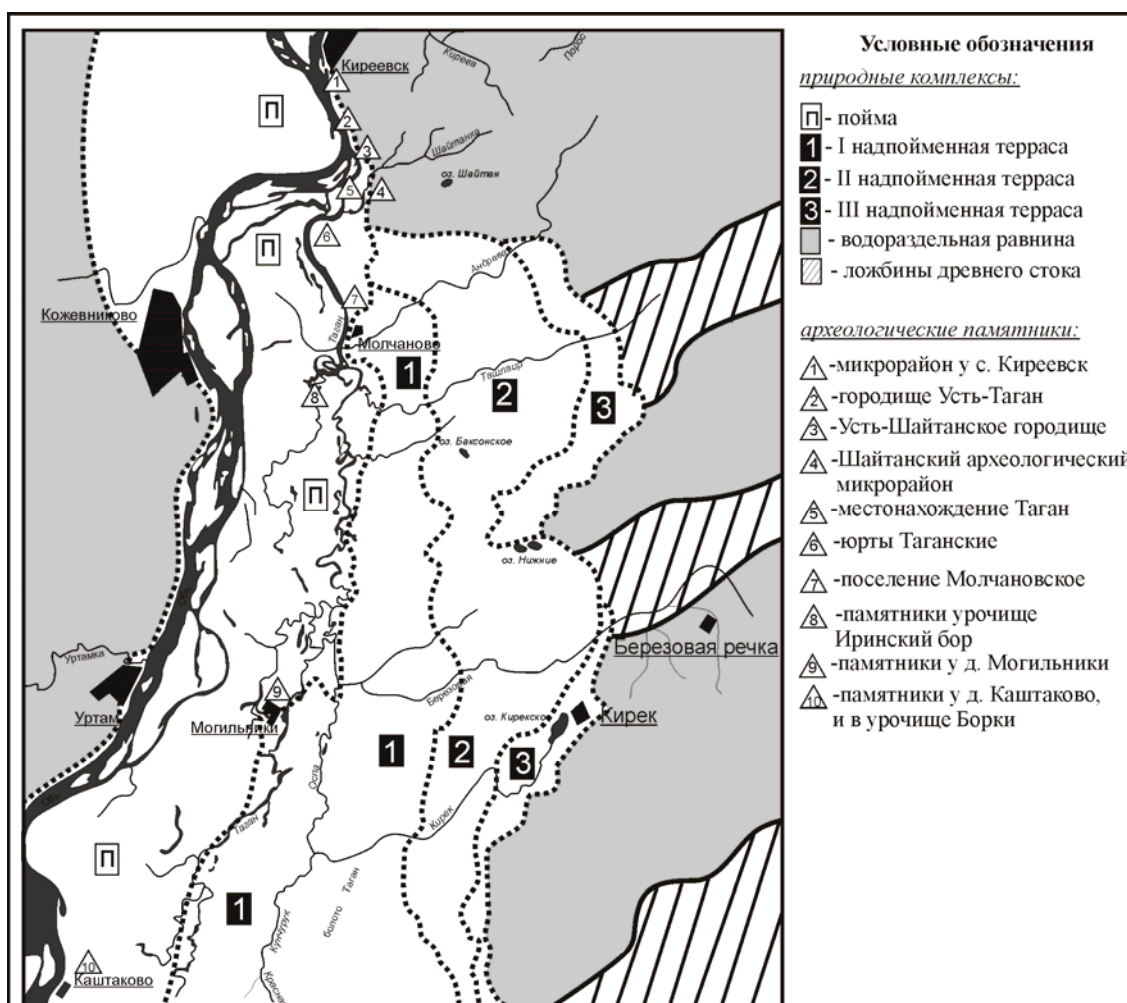


Рис. 1. Карта-схема: природные комплексы и археологические памятники западной части Обь-Томского междуречья [11. С. 204; 10. С. 26]

О маршруте бухарских караванов в XIX в. и ранее сообщает в своей работе Г.Н. Потанин [16. С. 27–30]. Однако об отрезке пути по территории Томского Приобья сведения отсутствуют. Он ограничивается лишь сообщением о том, что после переправы через Иртыш караваны часто делятся по направлениям, одни шли на Тобольск и Ирбит, вниз по р. Иртышу, другие – на Томск, через д. Касмалу [16. С. 28]. До организации и сложения Сибирского тракта бухарцы вполне могли осуществлять переправу и в районе Уртамки, по причине чего она и получила такое название.

Относительно существования «перевоза» в XVII в. можно высказать следующее предположение. Экстренное сообщение между Томском и Тарой существовало еще до 1640 г. Русские посылали из Тары в Томск гонцов при помощи тарских

ти, лошадьми 2 недели и от Теренинской волости до Томского города тоже 2 недели». А.Д. Григорьев считает, что восточная часть этой дороги отмечена пунктиром в «Чертеже земли Томского города» С.У. Ремезова. По его мнению, путь пересекал р. Обь в районе Симанского луга, далее дорога шла северным берегом реки Иксы, через д. Круглину и д. Пашковых [22. С. 12–13]. Однако нельзя исключать, что в XVII в. тарские ясачные татары использовали и переправу в устье р. Уртамки. По крайней мере, на Чертеже С.У. Ремезова «Барабинская степь с урочищи» тракт «с Тары через Барабу до Томска» подходит именно к району р. Уртамка (рис. 2) [23; 24. С. 13].

Интересным и сложно разрешимым является вопрос о том, использовалась ли эта переправа постоянно. В качестве аргументов, указывающих

на более-менее постоянное существование перевоза именно здесь, можно привести следующие положения: во-первых, названия «бухарский калмыцкий перевоз», «бухарский мост», зафиксиро-

сведения об этом месте в начале XVIII в., был Д.Г. Мессершмидт, однако использование этого перевоза для него было скорее вынужденным, связанным с весенней распутицей. 29 марта 1721 г.

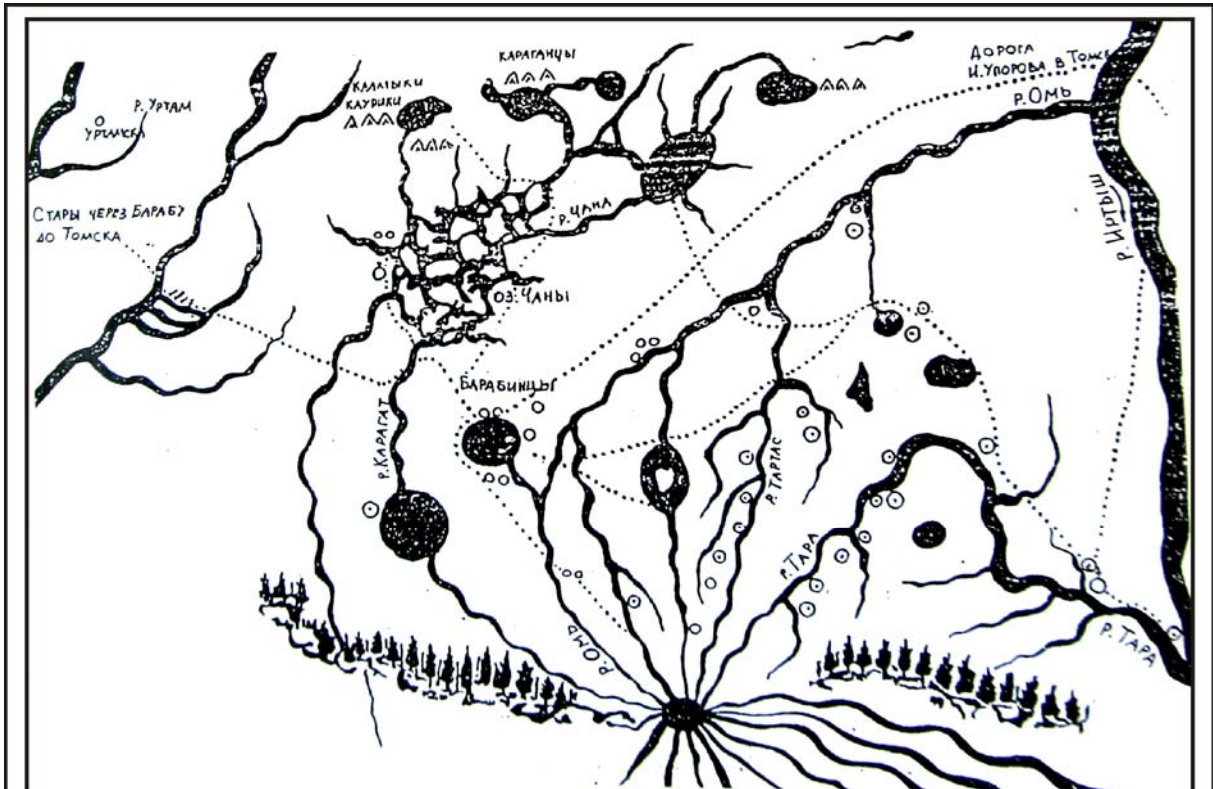


Рис. 2. Карта «Барабинская степь с урочищи» С.У. Ремезова. Фрагмент [23; 24. С. 13]

ванные в источниках конце XVII в., связаны именно с этим отрезком реки. Во-вторых, одной из задач контингента Уртамского острога был контроль за инородцами, направляющимися в Томск. Естественно, осуществлять подобную задачу было удобнее в каком-то ключевом пункте. Переправа представляется для этого наиболее подходящим местом. В-третьих, в «Хорографической книге» С.У. Ремезова на карте «Барабинская степь с урочищи» указана дорога с Тары на Томск, которая подходит именно к району р. Уртамки (рис. 2) [23; 24. С. 13].

Судя по всему, к концу XVII в. этот путь утрачивает свое значение, по-видимому, вместе с ним и перевоз. Пожалуй, единственный, кто оставил

Д.Г. Мессершмидт переправился через р. Обь в районе д. Кожевниково. Проехав 7–8 верст вдоль русла Оби, по ее правому берегу, исследователь добрался до «Таганского озера», через которое переправился недалеко от его впадения в Обь. На правом берегу «Таганского озера», недалеко от устья, приблизительно в 1,5 версты, он отметил «татарскую деревню», – «Чатскую». Заслуживают внимание его указания на то, что недалеко от устья Тагана находилась д. Евтюшино (от Таганского озера примерно в 8–10 верстах). В 5 км от нее находились юрты, в которых проживали пришедшие с реки Чулым татары, обращенные в христианскую веру приблизительно в 1719 г. [12. С. 81–82].

В контексте затронутой темы необходимо обратить внимание еще на один важный момент. Переправа, о которой идет речь, в летний период бы-

зависимости от цели следования вариантов переправ было несколько. В данном контексте нас интересует только тракт, имеющий отношение к рай-

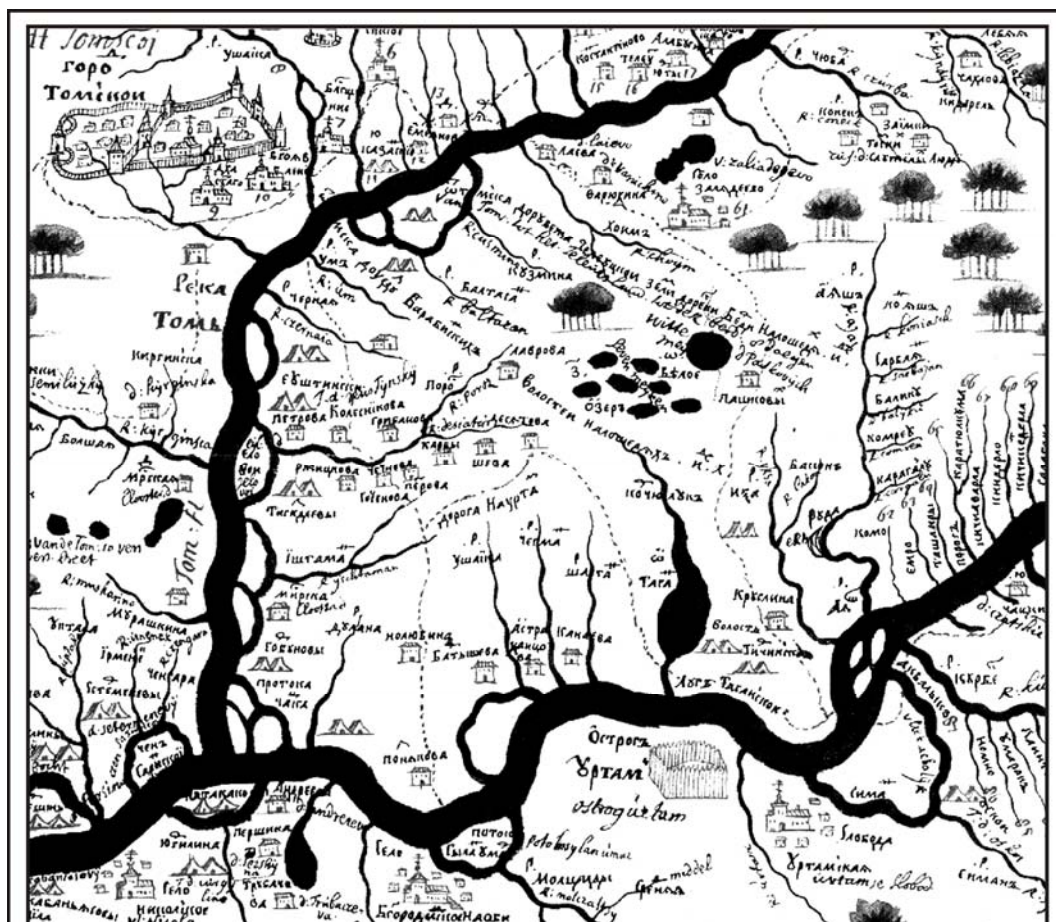


Рис. 3. Чертеж земли Томского города С.У. Ремезова. Фрагмент [26]

ла удобна только при движении с запада на восток, тогда как при следовании из Томска на запад переправа на этом отрезке реки была трудно осуществима. В этом случае использовались переправы на других участках реки. Возможно, именно по этой причине перевоз, начинавшийся в устье Уртамки, остался не отмеченным на «Чертеже земли Томского города» С. Ремезова (рис. 3) [25. Л. 13], ведь автор на нем отразил только пути, идущие из Томска, в то время как переправа у Уртам, наоборот, вела в Томск. Собственно, поэтому она была обозначена на чертеже смежной «Барабинской степи», где указаны пути, ведущие в город на Томи (рис. 2) [23; 24. С. 13].

К сожалению, практически единственным источником для реконструкций и предположений в этом направлении являются «чертежи» С.У. Ремезова, которые позволяют высказать мысль, что в

оному исследованию. На карте С.У. Ремезова он обозначен как «тракт на Уртам» (рис. 3) [25. Л. 13]. После выхода из Томска он пересекал реку Порос и поворачивал на юг параллельно этой реке. В верхнем течении Пороса тракт выходил на водораздел рр. Порос, Шайтанка, Андрава, огибал верховья Шайтанки и тянулся по ее левому берегу, параллельно руслу. Ближе к Оби тракт пересекал Таган и делал резкий поворот на юг, где далее следовал параллельно р. Оби в направлении д. Кругликово.

Отдавая отчет в условности «Чертежа» С.У. Ремезова, хочется все-таки заметить, что к югу от р. Шайтанки единственным участком, где возможен проход к руслу Оби, является район нижнего течения р. Таган (между его притоками р. Шайтанка и р. Андрава). В этом месте останец коренного берега подходит к Оби, заболоченность

поймы, которая, собственно, здесь заканчивается, минимальная (рис. 1). Значительные пространства в этой части поймы заняты лугами. Южнее этого участка коренной берег с запада на восток перерезает долина древнего стока, которая является сильно заболоченной. На юго-западе находятся заболоченные надпойменные террасы р. Оби и тыловые болота поймы, в результате чего водораздельное пространство оказывается отрезанным от реки труднопроходимыми болотами. Единственно возможный подход к руслу Оби находится в районе устья Тагана, на участке, где коренная терраса приближается к Оби. Как было показано выше, этот район был связан также и с «бухарским перевозом», переправой через Обь при движении на Томск с запада.

Таким образом, район устья р. Таган оказывался связанным с маршрутами как при движении с востока, так и при движении с запада. Возможно, это обстоятельство стало одним из факторов формирования именно в этом районе крупнейшего в Томском Приобье комплекса средневековых памятников, получившего названия Шайтанский археологический микрорайон [26]. В исследованиях неоднократно отмечалось, что в более поздние периоды тракты становились местом концентрации населения уезда [27. С. 28–29]. Возможно, в предшествующее время ситуация могла быть в чем-то аналогичной? В этом случае археологический микрорайон в урочище Шайтан является одним из примеров этого явления. Общее количество расположенных здесь памятников превышает 2 десятка, подавляющее большинство исследованных на сегодняшний день объектов датируется Средневековьем.

После выхода тракта в пойму, к р. Оби, он проходил параллельно ее руслу. Реконструировать его направление на этом участке достаточно сложно, так как в пойме ландшафт меняется очень динамично, и современная ситуация здесь может сильно отличаться. Вероятнее всего, он проходил по пойме между Таганом и Обью, был смещен в сторону русла последней. Судя по чертежу С.У. Ремезова, тракт тянулся до острова, образованного основным руслом и протокой Симан, и на этом отрезке пересекал р. Обь (рис. 3) [25. Л. 13]. После перехода через Обь дорога шла по острову, в верхнем устье пересекала протоку и выходила на левый берег. Отголоски сведений о существовании на островах этого района какой-то древней тропы сохранились до XX в. В.Д. Славниным были получены данные о том, что по преданию, бытующему у местного населения, от паромной переправы на Еловском острове якобы начинается так называемая калмацкая тропа. Тропа эта, по словам старожилов, настолько древняя, что верховой, проезжая по ней,

почти целиком скрывался в ее выбоине. Шла она на Калмацкое озеро, где была якобы зимовка «Калмаков». В.Д. Славнин не обнаружил ни тропы, ни памятников [28. С. 97–98].

Подводя итог, можно сказать, что в XVII в. район устья реки Таган был связан с функционировавшим в этот период трактом. Достаточно выгодное географическое положение, возможно, является одним из факторов размещения здесь крупнейшего в Томском Приобье микрорайона средневековых археологических памятников. Конечно, установить хронологическую глубину существования этих путей практически невозможно. Если все же допустить, что район являлся своеобразной «транзитной зоной» и в дорусскую эпоху, то это, возможно, объяснит наличие на этом отрезке, помимо поселений, значительного числа средневековых городищ. Вероятно, устройство в подобных местах именно укрепленных пунктов было вызвано необходимостью, ведь даже в конце XVII в. Уртамский острог был основан именно на «перевозе».

Поиск и реконструкция маршрутов «ранних» путей сообщения конкретно на местности – задача трудноосуществимая, сопряженная с серьезными сложностями как методического, так и исследовательского плана. Отправными точками такой работы могут стать современные транспортные сети, которые, учитывая сложную природную обстановку Западной Сибири, могут иметь некоторую преемственность с древними, а также «безальтернативные» участки предполагаемых древних маршрутов, например, переходы через болота или переправы через реки, которые в некоторых случаях могут использоваться вплоть до сегодняшнего дня. Отдельные труднопроходимые отрезки вполне могли быть как-то обустроены, например заболоченные участки заложены гатью, а склоны высоких террас у переправ через реки подработаны для более удобного спуска к воде. Кроме этого, нельзя не учитывать, что значительные сибирские расстояния заставляли путников проводить по нескольку дней в дороге, поэтому вполне естественными были остановки на ночь. Примерно стандартные дневные переходы позволяют предположить преемственность в использовании таких мест для отдыха и ночлега. В этом контексте несомненный интерес представляют маршрутное натурное обследование и оценка природно-географического окружения предполагаемых направлений.

ЛИТЕРАТУРА

1. Флоринский В.М. Курганы Томской губернии // Томские университетские известия. Томск, 1889. Отдел I–II. С. 58–84.

2. Львов Ю.А. К характеристике растительности поймы реки Оби // Труды Томского государственного университета им. В.В. Куйбышева. Томск, 1963. Т. 152: Природа поймы реки Оби и ее хозяйственное освоение. С. 258–267.
3. Камалетдинова З.С. Тюрко-татарская микропонимия окрестностей г. Томска (словарь) // Труды Томского государственного объединенного историко-архитектурного музея. Томск, 1996. Т. 9. С. 99–112.
4. Емельянов Н.Ф. Заселение русскими Среднего Приобья в феодальную эпоху. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1981. 180 с.
5. Татауров С.Ф., Тихонов С.С. Пути сообщения в Западной Сибири в эпоху позднего Средневековья // Очерки истории обмена и торговли в древности на территории Западной Сибири. Омск, 1995. Т. 2. С. 133–147.
6. Казаркин Т.А. Из истории Московско-Сибирского тракта // Труды Томского областного краеведческого музея: Сб. статей. Томск, 2002. Т. 12. С. 15–22.
7. Отписка томского воеводы Григория Петрова-Соловотова о замыслах киргизов прийти войною в Томский уезд и о посылке против них ратных людей, которые и отразили их // Памятники Сибирской истории XVIII века. СПб., 1882. Кн. 1. С. 17–19.
8. Словарь русского языка XI–XVII вв. М.: Наука, 1988. Вып. 14. 313 с.
9. Из доклада в сибирском приказе томского сына боярского Юрия Соболевского о строительстве им Ургамского острога // Из истории земли Томской 1604–1917 (Сборник документов и материалов). Томск, 1978. Вып. 1. С. 60.
10. Евсеева Н.С., Костоусова А.Н. География Кожевниковского района // Земля кожевниковская. Сборник научно-популярных очерков к 75-летию образования Кожевниковского района. Томск, 2006. С. 17–71.
11. Хромых В.С. Природа и ландшафты юга Обско-Томского междуречья (к вопросу об организации национального парка) // Вопросы географии Сибири. Томск, 1997. Вып. 22. С. 198–211.
12. Messerschmidt D.G. Forschungsreise durch Sibirien 1720–1727. Berlin, 1962. Teil 1: Tagebuchaufzeichnungen 1721–1722. 273 S.
13. Словарь русского языка XI–XVII вв. М.: Наука, 1982. Вып. 9. 359 с.
14. Томского уезда служилые и подводные татары и Выезжие калмыки, что берут Великого Государя денежного и хлебного жалования (1703 года) // Сибирский архив. Журнал истории, археологии, географии и этнографии Сибири, Средней Азии и Дальнего Востока. Минусинск, 1915. № 12. С. 585–587.
15. Холостых Г.В. Торговые связи Западной Сибири со Средней Азией и странами Востока XVII–XVIII вв. как традиционное явление // Очерки истории обмена и торговли в древности на территории Западной Сибири. Омск, 1995. Т. 2. С. 166–190.
16. Потанин Г.Н. О караванной торговле с Джунгарской Бухарией в XVIII столетии // Избранные сочинения в трех томах. Г.Н. Потанин. Павлодар, 2005. Т. III: Труды по истории, этнографии и фольклору. С. 9–58.
17. Томилов Н.А. Сибирские татары – кто они? // От Урала до Енисея (народы Западной и Средней Сибири). Томск, 1995. Кн.1. С. 23–36.
18. Вилков О.Н. Ремесло и торговля Западной Сибири в XVII веке. М.: Наука, 1967. 324 с.
19. Описание И.Г. Гмелином города Томска осенью 1743 г. // Из истории земли Томской 1604–1917 (Сборник документов и материалов). Томск, 1978. Вып. 1. С. 76–78.
20. Кулешова Н.В. О чем рассказывают генеалогии барабинских татар // От Урала до Енисея (народы Западной и Средней Сибири). Томск, 1995. Кн.1. С. 36–46.
21. Емельянов Н.Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху (состав, занятия и повинности). Томск: Изд-во Том. ун-та, 1980. 252 с.
22. Григорьев А.Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Известия Института исследования Сибири. Томск, 1921. № 6. 88 с.
23. The Atlas of Siberia by Semyon U. Remezov. Facsimile edition with an introduction by Leo Bagrov. Gravenhage: Mouton & Co, 1958.
24. Катюнов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск: Изд. НГПУ, 2004. 567 с.
25. Ремезов С.У. Чертежная книга Сибири. 1701. 26 листов.
26. Зайцева О.В., Барсуков Е.В., Гусев А.В. О выделении Шайтанского археологического микрорайона на юге Томской области // Археологические микрорайоны Западной Сибири. Омск, 2004. С.37–40.
27. Гончарова Т.А. История Нижнего Притомья в контексте межэтнической коммуникации (XVII начало XXI в.). Томск: Изд-во Том. ун-та, 2006. 224 с.
28. Славнин В.Д. О проведении полевых исследований географической среды археологических культур Западной Сибири // Из истории Сибири. Томск, 1969. Вып. 2. С. 90–103.