

ИРКУТСКО-ЯКУТСКИЙ ПОЧТОВЫЙ ТРАКТ: ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ

Статья посвящена истории становления Иркутско-Якутского почтового тракта, замыкающего участка тракта Санкт-Петербург – Охотск. Учреждение тракта связано с деятельностью Второй Камчатской экспедиции и проводилось под руководством В.И. Беринга.

Иркутско-Якутский почтовый тракт занимал ведущее место в системе путей сообщения Северо-Восточной Сибири и связях с Русской Америкой в XVIII – XIX вв.

Со времени начала присоединения Северо-Востока Сибири к Русскому государству в 1629 г. прошло более столетия, пока не установились устойчивые пути сообщения в регионе. Замыкающим в системе путей сообщения региона стал учрежденный 270 лет назад, в 1738 г., Иркутско-Якутский почтовый тракт.

С 40-х годов XVII в. до середины 20-х годов XVIII в. основным путем снабжения Якутского уезда и этапирования ссыльных являлся водно-сухопутный путь от Тобольска через Енисейск по рекам Ангара – Илим, волок Илимский (Ленский) и сплав с Усть-Куты по Лене до Якутска.

И все же до конца XVII в. сообщение Якутска с Москвой и сибирскими городами не носило четко организованного, регулярного характера. Доставку официальных документов и назначенных в Якутский уезд ссыльных осуществляли как попутно, с едущими в Якутск казаками, так и по мере необходимости, назначая для сопровождения служилых людей.

Для отправки из Якутска в Москву собранного ясака назначались специальные приказные люди с командой, а при необходимости срочных доставок документов – специальные нарочные, с выдачей подорожных. Так, например, в выданном 3 августа 1691 г. якутским воеводой стольником, князем Иваном Михайловичем Гагариным подорожном подробнейшим образом описывался весь путь «... с великие реки Лены, от Якутцкого города...» «... к Москве...» [Акты 1864: 766 – 767].

Первая попытка установления регулярного почтового сообщения между Москвой и Якутском была предпринята в 1698 г., когда была «учреждена

*Казарян Павел Леонович – академик Российской академии естественных наук, профессор кафедры теории, истории государства и права юридического факультета Якутского государственного университета им. М.К. Аммосова.

пересылка писем по государевой почте, которая трижды летом ходила от Москвы в Сибирь до Нерчинска и Якутска, и обратно столько же раз» [Словцов 1886: 285]. Однако устойчивого почтового сообщения в пределах Восточной Сибири так и не было.

Разделение Сибири согласно указу от 19 мая 1719 г. на три провинции указом от 26 ноября 1724 г. «О расписании Сибирских городов на три провинции и об определении в оных двух вице-губернаторов, Иркутского и Енисейского, подчиненных тобольскому губернатору» [Полное 1830: 263 – 265] в состав Иркутской провинции Сибирской губернии был включен и Якутский уезд. Это вызвало потребность установления регулярного сообщения между Иркутском и Якутском. Основным путем сообщения стал тракт от Иркутска до верховьев Лены и сплав с Качуга по Лене до Якутска. Этот путь особенно оживленно действовал летом. В межсезонье же — весной и осенью — сообщение вообще прерывалось, а зимой при необходимости из Иркутска или Якутска отправляли нарочных, путь которых пролегал в основном по льду р. Лены.

К середине 20-х годов XVIII в. в пределах Иркутской провинции, от Иркутска до Витима, сложилось круглогодичное сообщение: летом по Лене, зимой — по учрежденным от Иркутска до Витима селам. Так в пределах Иркутской провинции появились реальные предпосылки для быстрого превращения приленских сел в почтовые станки (станции).

Благодаря деятельности Первой Камчатской экспедиции на Северо-Восточной Сибири в 1726–1729 гг. в Санкт-Петербурге имели подробную информацию, в т. ч. и о путях сообщения в регионе. По возвращении 1 марта 1730 г. в столицу руководитель экспедиции капитан 1-го ранга Витус Йоанессен Беринг представил императрице Анне Иоанновне краткую докладную записку о ходе экспедиции и внес свои предложения по административному обустройству и улучшению путей сообщения в регионе [Беринг 1824].

Решающее же значение в организации и обустройстве путей сообщения на Северо-Востоке Сибири имели экспедиции: военная, казачьей головы Афанасия Федотовича Шестакова; Вторая Камчатская — получивший в 1730 г. звание капитан-командора Витуса Йоанессена Беринга.

После неоднократных обсуждений Верховный тайный совет 14 марта 1727 г. выслушав предложение сибирского губернатора князя Михаила Владимировича Долгорукова «... о призыве в подданство российского владения немирных иноземцев, которые прилегли к сибирской стороне, также изменников, бывших в подданстве, и о посылке для того призыву иноземцев и сыску новых земель и прочаго якутского казачья голову Афанасия Шестакова...», дал добро на организацию военной экспедиции [Протоколы 1888: 248 – 249].

Несмотря на то, что 14 марта 1730 г. в первом же сражении с коряками А.Ф. Шестаков погиб, экспедиция под руководством капитана Дмитрия Ивановича Павлуцкого, опорным пунктом для которого стал Анадырский острог, продолжал военные действия против чукчей и коряк. Именно

потребность бесперебойного обеспечения деятельности этой экспедиции обусловили появление первого тракта на Северо-Востоке Сибири в 1731 г. – Якутско-Охотского тракта [Казарян 2006: 50 – 57].

По указу от 17 апреля 1732 г. была организована Вторая Камчатская экспедиция. Среди задач, поставленных перед руководителем экспедиции – капитан-командором В.И. Берингом, в инструкции от 16 марта 1733 г. указывалось: «... будучи тебе в Тобольску, сделать определение, дабы за Тобольским до Енисейска и до Якутска по одна в месяц почта отпускалась, и как из Тобольска отправитесь в Якутск, то дорогою велеть расписать и назначить станы, от которого до которого места возить летом и зимою; а от Якутска до Охотска и до Камчатки хотя б в 2 месяца однажды посылки были; а каким образом, о том в Якутске с тамошними командирами с совету учинить; дабы через те учреждения из Камчатки и Охотска могли всякие ведомства в Тобольск и в Москву и паки туда без остановки ходить. А понеже вы в Камчатке уже были и путь до Камчатки вам сведом, то Губернатору Тобольскому и в Якутске Воеводе дать вам свое разсуждение, изыскивая безубыточных и нетрудных способов, дабы где пустыя и нежилыя места, в таких местах нарочно станков не учреждать, и людей и лошадей не держать; но перевоз почты, сколько можно, через тое пустоту от жилого до жилого места иметь...» [Полное 1830: 63 – 69].

В ходе экспедиции возникла необходимость устойчивого сообщения Якутска с Охотским портом. Поэтому по указанию В.И. Беринга начальник Охотского порта Г.Г. Скорняков-Писарев в 1735 г., учредив на существующем с 1731 г. Якутско-Охотском тракте новые станции, довел их число между Якутском и Охотском до 14, и превратил тракт в почтовый.

Так как экспедиция нуждалась в круглогодичной связи между Охотском и Иркутском, как в обеспечении доставки срочных грузов, так и рассылке и получении корреспонденции, то в 1738 г. капитан-командор поручил воеводе Якутского уезда лейб-гвардии капитан-поручику Алексею Еремеевичу Заборовскому организацию почтового сообщения между Якутском и Витимом. Обеспечение движения почты на этом пути было вменено в обязанность местного населения Приленского края [Описание 1988: 162].

Таким образом, в 1738 г. с установлением регулярного сообщения между Витимом и Якутском началось полноценное функционирование не только Иркутско-Якутского почтового тракта, но и установилась сухопутная почтовая связь между Санкт-Петербургом и Охотским портом.

Политика правительства была направлена на обеспечение охвата почтовым сообщением самых отдаленных уголков державы. Сенатским указом от 21 апреля 1733 г. было установлено ординарное, т. е. обыкновенное (простое) почтовое сообщение между Москвой и Тобольском, и предписано было создать почтовое сообщение по разным трактам в Сибири. Указ от 28 октября 1735 г. потребовал везде вместо практики посылки по делам курьера учредить почтовое сообщение [см. Полное 1830: 91 – 92, 594 – 595].

Движение почты от Якутска до Витима совершалось эстафетой, со сменой лошадей в Олекминском остроге. Подобный порядок замедлял движение

почты. Но так как с 1742 г. началось интенсивное движение людей и отправка грузов беринговской экспедиции из Камчатки и Охотска через Иркутск в Тобольск, то существующий порядок почтовой гоньбы не мог обеспечить возрастающие потребности в бесперебойном движении по тракту. Поэтому по поручению исполняющего должность воеводы Якутского уезда капитана Ивана Яковлевича Остякова служащий воеводской канцелярии Захар Баишев в 1743 г. между Витимской слободой и Якутском организовал 28 почтовых станков (станции), возложив их содержание на местные общества.

Однако эта повинность в 40 – 60-х годах вызывало неоднократные жалобы якутов и просьбы освободить их от этой повинности. Местные жители обязаны были не только перевозить грузы и служилых людей, но и снабжать почтовые станции лошадьми, продовольствием. В 1770 г. иркутский губернатор Адам Иванович Бриль, с ведома и дозволения императрицы Екатерины освободил якутов от ямской повинности, указав заселить тракт русскими переселенцами. Но прошло почти два года и «за неявкою охотников», т. е. добровольцев, губернатор предписал заменить их на «каторжных и ссыльных» [Описание 1988: 162].

О росте числа ссыльных поселенцев на тракте вместе с членами семей могут свидетельствовать данные о темпах заселения участка тракта от Пеледуя до Олекминска. Если в 1776 г. там жило 295 человек, то в 1779 г. — 306. Это был первый опыт заселения трактов в Якутском крае ссыльными, и он показал, что ссыльные «по изведанной невозможности завести в тех местах хлебопашество и скот не только не были в силах исправлять гоньбу, но и сами умирали с голоду, то по сей крайности и производимо было им казенное содержание». Ежегодное содержание поселенцев казне за десятилетие в среднем обходилось в 2 400 рублей [Сафронов 1978: 117 – 122].

Найдя обременительным для казны содержание тракта подобным образом, в феврале 1781 г. иркутская губернская канцелярия приняла решение освободить поселенцев от почтовой гоньбы, возложив ее вновь на якутов учрежденных в 1775 г. Олекминского и Верхне-Вилуйского комиссарств, а также подведомственных провинциальному городу Якутску Кангаласского и Намского волостей, оставив им в помощь только тех поселенцев, которых они согласны были содержать. Остальных ссыльных решили переселить в удобные для хлебопашества места.

На трактах Якутского уезда переправы существовали только на Лене у Якутска и на Алдане, у Охотского тракта. В 1772 г. была учреждена перевозка людей и имущества между Якутском и правым берегом Лены, которую осуществляли «летние пять месяцев определенные из ссыльных (т. е. ссыльных. – П. К.) одиннадцать человек, коим платился из казны каждому по 5 копеек в день» [Казарян 2005: 388].

Однако и после 1781 г. ссыльно-поселенцы оставались основным населением притрактных селений и станций между Якутском и включенной в состав Киренского уезда Витимской волостью. Якуты обеспечивали их всем необходимым для справления почтовой гоньбы, а сами от участия в ней старались уклониться. На тракте возникали новые селения и почтовые

станции. На некоторые станции, которые раньше представляли собой одинокую избу, постепенно приезжали люди, и станции превращались в селения.

Тракт в пределах учрежденного в 1775 г. Якутской провинции был разделен на два участка: от Витима до Олекминска и от Олекминска до Якутска. Во главе их стояли назначаемые якутской провинциальной канцелярией смотрители. Станционные смотрители следили за состоянием тракта и порядком в почтовой гоньбе, а также за жизнью и бытом причисленных к почтовым станциям ссыльных и переселенцев.

С каждым десятилетием движение на тракте становилось все оживленнее. Это вызывало необходимость основания новых станков (почтовых станций) в Приленском крае. Если на участке тракта от Якутска до Витима в 1743 г. насчитывалось 28 станций, то в начале XIX в. их число дошло до 38 [Указатель 1803: 70 – 72].

В первой четверти XIX в. произошли коренные изменения в порядке организации почтовой гоньбы. В 1806 г. Правительствующий Сенат и Военная коллегия получили предписание о выдаче подорожных билетов и прогонов чиновникам, посылаемым по казенным надобностям в Якутск и Охотск.

С 1803 по 1815 гг. происходила постепенная замена натуральной повинности для населения Якутского уезда по перевозке почты и грузов земскими денежными сборами, со сдачей на трехлетие с торгов содержания почтовых станций. И к моменту образования Якутской области в 1822 г. Иркутско-Якутский тракт являл собой хорошо обжитую заселенную дорогу, связывающую центр области со столицей Восточной Сибири.

Начало XIX в. ознаменовалось пристальным вниманием центральных властей к развитию инфраструктуры Восточной Сибири. Учрежденный 20 ноября 1809 г. в Сибири Десятый округ путей сообщения призван был заниматься управлением водных и сухопутных сообщений. Предпринимались меры к обустройству трактов внутри губерний. Среди рассмотренных Сибирским комитетом в 1821 г. и утвержденных Александром I 22 июля 1822 г. десяти проектов положений и уставов был и «Устав о содержании сухопутных сообщений в Сибири» [см. Полное 1830: 487 – 531].

Устав призван был регламентировать все вопросы, связанные с содержанием как главного Сибирского (Московского) тракта, так и трактов внутри сибирских губерний. Участок Сибирского тракта в Западной Сибири составлял 1916 верст, в Восточной – до Иркутска – 1170 верст. На тракте учреждались отделения для содержания дороги в исправном состоянии, строительства и ремонта мостов, этапных зданий и т. д. Для работ на тракте должны были привлекаться указанные в «Уставе о ссыльных» ссыльные второго разряда. Ведомству сухопутных сообщений предписывалось: «В сей разряд избираются самые лучшие, здоровые, крепкие и молодые, преимущественно знающие мастерства. Они именуются дорожными работниками» [см. Полное 1830: 444].

Постоянных работников в Западной Сибири было 2156, в Восточной Сибири – 2393. Устав подробнейшим образом регламентировал

организационные структуры дорожной службы, порядок оснащения, технические характеристики подлежащих выполнению работ и состав команд. Примечательно, что в 38-й статье «Устава о содержании сухопутных сообщений в Сибири» особо оговаривалось: «...на Якутскую область, Охотский и Камчатский край настоящий Устав не распространяется» [см. Полное 1830: 487].

Одним из главных предназначений Иркутско-Якутского тракта было обеспечение доставки ссыльных. Порядок содержания дорог и осуществление перевозок, в т. ч. и во время этапирования ссыльных с г. Иркутска до областного центра г. Якутска и далее по округам Якутской области регулировался утвержденным 22 июля 1822 г. «Положением о земских повинностях в сибирских губерниях». Статья 1-я Положения разделяла земские повинности на два вида: личная работа по очереди и нарядам; найм путем денежного сбора. Личные повинности складывались из содержания дорог, мостов и перевозов, препровождения рекрутских партий и ссыльных, содержания подвод для земских сообщений. При исполнении земских повинностей путем сбора денежных средств для содержания дорог, препровождения ссыльных и т. д., отменялись личные повинности, кроме повинности поставлять подводы и проводников.

Однако если этот порядок оказался приемлемым для сибирских, в т. ч. и Иркутской, губерний, то в Якутской области, учитывая ее особенности (малонаселенность, экономическое состояние жителей и т. д.), применение этого положения оказалось невыполнимым. Поэтому в статье 4-й Положения особо оговаривалось: «В тех отдаленных и малолюдных местах, как-то: по дороге Охотской (имеется ввиду тракт Иркутск – Якутск – Охотск. – **П. К.**) и тому подобных, где содержание подвод почтовых и для земских разъездов, кроме кочующих там инородцев и поселян, принять некому, обязаны сие обыватели беспрекословно содержать станции, получая пособие из общего земского сбора» [см. Полное 1830: 545 – 546].

Для выполнения земских повинностей ежегодно составлялись сметы, исходя из данных последнего трехлетия, как для почтовой повинности, так и для земских сообщений, т. е. разъездов по земским и волостным делам чинов полиции на обывательских подводах. Для исключения злоупотреблений билеты для разъездов подписывал только местный губернатор (в Якутской области до 1 января 1852 г. – областной начальник), а каждое отправление регистрировалось в особом журнале и в конце года представлялось на ревизию губернатору.

Все население Восточной Сибири по своему экономическому состоянию разделялось на пять разрядов. При составлении раскладки по Якутской области и ее округам категория бродячих инородцев (тунгусы, ламуты, юкагиры, чукчи) освобождалась от всяких земских повинностей и не включалась в раскладку повинностей.

Якутское областное правление (преобразованное 17 марта 1903 г. в Якутское областное управление) земские повинности распределяло по округам (Олекминский, Якутский, Вилюйский). Внутри округов эти

повинности с учетом имущественного состояния делились по сословиям, волостям, сельским обществам и инородческим улусам, которые, в свою очередь, самостоятельно распределяли их внутри своих обществ.

Одним из важнейших принципов при распределении земских повинностей, содержащих денежные повинности, например, на содержание почты, являлась их неперемнная организация через публичные торги на подряды (как правило, на трехлетние).

Согласно пункту 1 статьи 7 указа от 22 июля 1822 г. «О преобразовании сибирских губерний по новому учреждению» предусматривалось «платеж за возку почты и эстафетов производить в сибирских губерниях наравне с другими внутренними губерниями из общих почтовых доходов» [см. Полное 1830: 344]. Это означало, не затрагивая порядка организации почтовой гоньбы на территории Якутской области, вместо прежних денежных повинностей возмещение содержания расходов на почтовую службу за счет казны.

Существенным изменением было то, что указ предусматривал, наряду с «платежом за возку почты и эстафетов», отмену с 1824 г. общего сбора по 30 копеек с души на сухопутные и водные сообщения. Таким образом, с 20-х годов XIX в. содержание Иркутско-Якутского тракта производилось как за счет земских повинностей, так и платы за перевозку почты.

Проводившиеся с 1849 г. поиски золота (есть сведения, что подобные поиски проводились с 1846 г.) на территории Олекминского округа Якутской области увенчались открытием многих месторождений россыпного золота, и с 1852 г. началось его промышленная добыча. В 1856 г. на Северо-Востоке Сибири, на Лене, возник первый центр золотопромышленности в регионе – Мачинская резиденция золотопромышленников*.

Рост золотопромышленности привел к образованию в Олекминском округе двух систем частных золотых промыслов: Олекминского (центр – с. Мача) и Витимского (центр – с. Витим Киренского округа) [Казарян 1999б: 17]. Несмотря на то, что основные потребности золотопромышленности в грузоперевозках обеспечивались путем сплава по Лене, в осеннее-весенний период движение на участке тракта от Иркутска до Нохтуйской станции, на противоположном берегу Лены которого находилась Мачинская резиденция золотопромышленников, было оживленным (убытие и прибытие рабочих, служебные поездки технического персонала приисков, разъезды чиновников горных ведомств и т. д.).

* Согласно утвержденному Николаем II 18 декабря 1898 г. положению Комитета министров «О перечислении Олекминского золотопромышленного района из Якутской области в Иркутскую губернию», Олекминский и Витимский системы частных золотых промыслов были включены в состав Иркутской губернии. – *ПСЗРИ*. – Собр. III. – Т. 18, отд. I. – СПб., 1901. – С. 1081 – 1082.

Фактическая передача района началась весной 1899 г. и завершилась в марте 1900 г., с передачей надзора за политическими ссылными, находящимися на территории золотопромышленного района, из ведения Олекминского окружного полицейского управления властям Иркутской губернии. – См.: Казарян П.Л. Якутия в системе политической ссылки России. 1826 – 1917 гг. – С. 345.

На Иркутско-Якутском тракте в 30 – 50-х годах появлялись новые станции, полустанки. К началу 60-х годов XIX в. на тракте функционировало 114 станций, из них 77 – в пределах Иркутской губернии, 37 – Якутской области [Памятная 1865: 10 – 13; Казарян 2007].

На участке тракта от г. Иркутска до г. Верхоленска содержались по 12 почтовых лошадей, с Тюменцевской станции до г. Якутска – по 8 лошадей. Плата за прогоны на одну лошадь с одной версты составляла полторы копейки. С начала 70-х годов поперстная плата была увеличена на участке тракта от г. Иркутска до Жигаловской пристани (позднее до г. Верхоленска) до 3-х копеек, и далее до Якутска до 4½ коп.

Новые станции на тракте появлялись и в следующие десятилетия, иные станции меняли свои названия. Так, например, если на участке тракта Якутск – Олекминск в начале 60-х годов существовало 24 станции, то в 1869 г. их число составило 31 (включая городские станции в Якутске и Олекминске), из них 21 – в пределах Якутского округа, 10 – Олекминского. Однако с начала 70-х годов XIX в. темпы роста числа новых станций прекратились, что свидетельствовало об оптимальности их размещения на тракте. Вопрос об учреждении новой (последней) станции на тракте (Никольская станция), на участке от границы Иркутской губернии до г. Олекминска был решен в 1906 г.

По данным 1911 г. на участке тракта Якутск – Олекминск существовала 31 станция (включая Олекминскую и Якутскую городские), расположенные на расстоянии от 15 (между станциями Тоен-Аринской и Булгуняхтатской) до более чем 31 версты (между станциями Русско-Реченской и Чекурской). Если расстояние между Олекминском и Якутском в начале 60-х годов XIX в. составляло 665 верст, то в 1911 г. за счет выпрямления тракта – около 657 верст [Обзор 1909: 232 – 233].

Несмотря на летние сплавы, появление с 1862 г. пароходов на Лене и учреждение в 1864 г. первой пароходной компании, движение по тракту продолжалось круглый год. Как свидетельствует ведомость о числе лиц, проехавших на почтовых лошадях по Иркутско-Якутскому тракту от станции Качутской до Якутска и обратно с 1 мая по 1 октября, таковых в 1885 г. было 417 человек, в 1886 г. – 414 чел., в 1887 г. – 418 чел.

В летнее время почту и людей отправляли из Жигалово до Якутска на шитиках (крытых лодках). Сплав до Якутска не вызывал особых сложностей. Однако на обратном пути лодку на бечеве тащили лошади. Берега Лены (станции на всем пути, за исключением Мачинской, находились на левом берегу) по рельефу были таковы, что во многих местах, особенно в верховьях реки были обрывистыми. Когда использование конской тяги становилось невозможным, в бечеву впрягались люди. Поэтому летняя поездка из Якутска вверх по Лене была трудной и занимала много времени.

Уникальность Иркутско-Якутского почтового тракта заключалась и в том, что это был единственный в России внутренний тракт, на котором существовала таможенная застава. После продажи Россией по договору от 30 марта 1867 г. своих североамериканских владений США, а также сворачивание деятельности Российско-Американской компанией в течение

года всех своих учреждений порт Аян, который имел важное значение в снабжении Якутского края, перешел в ведение правительства. Для сохранения возможности завоза сравнительно дешевых заграничных товаров для Якутской области генерал-губернатор Восточной Сибири Михаил Семенович Корсаков ставил вопрос перед правительством о придании Аяну статуса порта беспошлинного завоза товаров (порто-франко).

Корсаков нашел поддержку в Министерстве финансов и Государственном совете, и 22 декабря 1869 г. Александр II утвердил положение Государственного совета: «... разрешить беспошлинный ввоз через Аянский и другие порты Охотского моря в Якутскую область всех вообще иностранных произведений (т. е. товаров. – **П. К.**), за исключением крепких напитков, хлебного вина и спирта,... и с тем, чтобы иностранные товары, в случае их привоза в Иркутск, были оплачиваемы пошлинами по общеевропейскому тарифу» [Полное 1870: 395].

По распоряжению министра финансов Михаила Христофоровича Рейтерна Иркутская таможня в июне 1871 г. учредила таможенный пункт в последнем крупном населенном пункте Якутской области с Иркутской губернией – в с. Нохтуйске. Так Якутская область до марта 1917 г. превратилась в бестаможенную зону. Статус учрежденного в Нохтуйске таможенной заставы был повышен по решению Министерства финансов от 28 декабря 1912 г. Она получила возможность «на равных с таможнями правах, рассмотрения и дальнейшего направления дел о контрабанде» [Собрание 1913: 446 – 448].

Сроки многих контрактов с содержателями почтовых станций Иркутско-Якутского тракта завершались летом 1894 г. Поэтому власти Иркутского генерал-губернаторства нашли менее обременительным для казны в летнее время осуществлять отправку почты и людей на пароходах.

Однако, несмотря на открытие с навигации 1895 г. регулярного почтово-пассажирского сообщения между Тарасовской почтовой станцией (с навигацией 1897 г. – с Усть-Кутской почтовой станцией) и Якутском, продолжалось обустройство и Иркутско-Якутского тракта. Об этом свидетельствует поручение Николая II от 23 мая 1896 г. министру внутренних дел Ивану Логгиновичу Горемыкину «сделать распоряжение о восстановлении полного комплекта лошадей на почтовых станциях Приленского тракта» [Полное 1899: 505].

Движение по тракту организовывалось летом – от Иркутска до Жигаловской станции по тележной грунтовой дороге (375 ? версты), с Жигаловской станции на лодках, с 1895 г. до Тарасовской, а с 1897 г. – до Усть-Кутской станции и далее до Якутска на почтово-пассажирских пароходах Готовых; зимой – до Жигаловской станции по грунтовой дороге и далее преимущественно по льду Лены до Якутска. В период весенней и осенней распутицы движение совершалось от Жигаловской станции до Якутска вьючно.

Самые хлопотные поездки по тракту были связаны с конвоированием ссыльных, и в частности, политических из Александровской центральной пересыльной или Иркутской тюрем до Якутска. При конвоировании ссыльных

по тракту число конвоиров и политических ссыльных бралось один к одному. Так, отправленную из Иркутска в Якутск 1 декабря 1887 г. партию политических ссыльных из 20 человек сопровождали 20 конвоиров; вышедшую 20 сентября 1887 г. партию из 16 ссыльных — 14 нижних чинов Иркутского резервного батальона и два жандармских унтер-офицера под начальством подпоручика; 29 марта 1889 г. 14 ссыльных — 14 конвоиров; 16 февраля 1890 г. 10 ссыльных — 9 нижних чинов и два унтер-офицера под начальством хорунжего, [Национальный ф. 20...] и т. д.

С середины 90-х годов XIX в. администрации Иркутского генерал-губернаторства и Якутской области использовали тракт в зимний период в основном, кроме рассылки почты, для провоза политических ссыльных. В отличие от других категорий ссыльных, большого скопления политических ссыльных в пересыльных тюрьмах и этапах администрации старались не допускать, поэтому сознательно шли на большие расходы в сравнении с летним провозом и быстро отправляли их на места поселения и жительства. Так, 1 января 1898 г. киренский окружной исправник сообщал своему олекминскому коллеге: «Господин иркутский губернатор телеграммой поручил мне распорядиться заготовлением по тракту до Киренска 39 и далее 35 обывательских подвод под своз партии политических преступников, выступившей из Иркутска 31 декабря» [Национальный ф. 15].

По существующей практике, получив информацию о сроках и составе партии, олекминский окружной исправник 13 января потребовал от крестьянских старост и старост инородческих сельских обществ под роспись ознакомиться с требованием о заготовке нужного количества подвод и лошадей с проводниками для партии, так как на почтовых станциях, согласно таблице, имелось лишь по 8 лошадей. Так, участок тракта от Олекминска до границы с Якутским округом объездил помощник исправника, которому дали расписки о подготовке 35 подвод: 13 января — крестьяне Солянской, Харьлахской, Наманинской; 14 января — Чекурской; 15 января — Белой, Хатын-Тумульской, Мархинской; 16 января — Мархачанской станций.

Одновременно олекминский окружной исправник Николай Николаевич Москвин 13 января копию полученной из Киренска телеграммы направил якутскому окружному исправнику Андрею Иннокентьевичу Попову, который в свою очередь 23 января 1898 г. отдал распоряжение старосте и крестьянам 20 станций Якутско-Иркутского тракта провести подготовительные работы и оказать содействие в проследовании партии политических ссыльных по тракту.

В начале XX в. телеграф соединил Иркутск с Якутском. По мере развития пароходства на Лене и проводной связи Иркутско-Якутский тракт терял свои былые позиции. Революции 1917 г. и вслед за ними гражданская война год за годом оставляли свой разрушительный след в деятельности тракта.

С переходом к мирной жизни, утверждением властей Якутии на юге края, путем вытеснения амурских золотопромышленников изменились приоритеты и в путях сообщения Якутии. По мере становления золотопромышленности в Алданском регионе ведущим стал Амуро-Якутский путь. Появление новых

видов транспорта (автомобильная, авиация) окончательно свели на нет потребность в Иркутско-Якутском тракте. Кроме как верховьев Лены от него остались востребованными отдельные участки внутрирайонного значения.

Однако прошло менее столетия, и в начале XXI в. развитие экономики Ленского края потребовало сухопутной связи через богатейшие районы Западной Якутии с центральными районами Восточной Сибири. В план развития транспорта России вошел пункт о завершении строительства, получившего статус федерального, дороги «Виллой». Пройдет несколько лет, и автомагистраль Якутск – Виллюйск – Мирный – Ленск выйдет к берегам Ангары.

Литература

- Акты, относящиеся до юридического быта древней России.* 1864. Т. 2. СПб.
- Беринг В. 1824. *Краткая реляция о Сибирской экспедиции.* – СПб.
- Казарян П.Л. 2005. Пути сообщения в Якутии (XVII – начале XX века). – *Транспорт России. Анализ. Проблемы. Перспективы.* Вып. 3. М.
- Казарян П.Л. *Олекминская политическая ссылка. 1826 – 1917.* 1996. Изд. 2-е, доп. Якутск.
- Казарян П.Л. Первый тракт на Северо-Востоке России. – *Наука и техника в Якутии.* 2006, № 2 (11). Якутск.
- Казарян П.Л. 2008. Иркутско-Якутский почтовый тракт (к 270-летию учреждения). – *Наука и техника в Якутии.* Якутск. № 1 (14).
- Национальный архив Якутии*, ф.20, оп. 4, д. 28, л. 7; д. 9, л. 3 – 4; д. 34, л. 20; д. 41, л. 3.
- Национальный архив Якутии*, ф.15, оп. 16, д. 55, л. 10.
- Обзор Якутской области за 1907 год.* 1909. Якутск; Казарян П.Л. 1998. *Якутия в системе политической ссылки России. 1826 – 1917 гг.* Якутск.
- Описание Иркутского наместничества 1792 года.* 1988. Новосибирск.
- Описание Иркутского наместничества 1792 года.* 1988. Новосибирск.
- Памятная книжка Иркутской губернии на 1865 год.* 1865. Раздел «Почтовые дороги». Иркутск.
- Полное собрание законов Российской империи* (в дальнейшем – *ПСЗРИ*). 1830. Собр. I, т. 7. СПб.
- Протоколы, журналы и указы Верховного тайного совета. 1726 – 1730. – Т. III (январь – июнь 1727 г.). – *Сборник Императорского Русского исторического общества.* 1888. Т. 63. СПб.
- ПСЗРИ.* 1830. Собр. I, т. 38. СПб. С. 344.
- ПСЗРИ.* 1830. Собр. I, т. 38. СПб. С. 487 – 531.
- ПСЗРИ.* 1830. Собр. I, т. 38. СПб. с. 545 – 546.
- ПСЗРИ.* 1830. Собр. I, т. 38. СПб. С.444.
- ПСЗРИ.* 1830. Собр. I, т. 38. СПб. С.487.
- ПСЗРИ.* 1830. Собр. I, т. 9.
- ПСЗРИ.* 1830. Собр. I. – Т. 9. – СПб.
- ПСЗРИ.* 1870. Собр. II, т. 44. СПб.
- ПСЗРИ.* 1899. Собр. III, т. 16, отд. I. СПб.
- Сафронов Ф.Г. 1978. *Русские на Северо-Востоке Азии в XVII – середине XIX в.* М.
- Словцов П.А. 1886. *Историческое обозрение Сибири.* СПб.
- Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1913 г.* 1913. СПб.
- Указатель дорог в Российской империи.* 1803. Ч. 1. М.