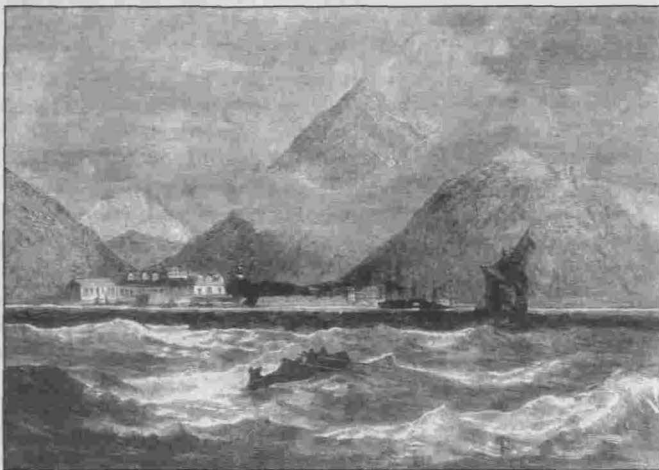


Якутско-Аянский тракт

Иркутская губерния в первой половине XIX в. включала и нынешнюю территорию Якутии, выходя к побережью Охотского моря. Освоение этого края, а главное – выхода к Тихому океану требовало налаживания надежных путей сообщения.

Якутско-Аянский тракт – одна из страниц в истории колонизации далеких рубежей России. Хотя этот тракт играл важную роль в торговых связях сибирского купечества с европейской частью страны в XIX в., сегодня он не так широко известен, как раньше. О его значении, утраченном в годы советской власти, вновь вспомнили в последние годы, и можно надеяться, что Якутско-Аянский тракт будет востребован в экономике Якутии и Дальнего Востока.

Редакция



Аянский залив и порт

В системе путей сообщения северо-востока России Якутско-Аянский тракт почти восемь десятилетий, с середины 40-х годов XIX в. до начала 20-х годов XX в., занимал особое место. Это выразилось как в организации и функционировании самой дороги, так и в ее роли в азиатско-тихоокеанских транспортно-торговых связях региона.

Якутско-Аянский тракт возник как ведомственный тракт, призванный обслуживать потребности одной компании – Российско-Американской (РАК), которая обладала весьма обширными привилегиями по управлению российскими североамериканскими владениями. Для этого ей необходима была устойчивая связь через охотское побережье, Сибирь с Европейской Россией.

Частое затопление приносило много бед учрежденному указом Правительствующего Сената от 10 мая 1731 г. главному морскому порту на берегу Тихого океана – Охотску. Предложения и проекты о переносе порта в более удобное место поступали с 1738 г.¹

Мелководье порта, где размещалась фактория Российско-Американской компании, не позволяло судам швартоваться ближе, чем на 3–5 миль к берегу, открытый рейд при наличии сильных отливов и приливов представлял опасность для стоянки кораблей.

Казарян Павел Левонович, доктор исторических наук, профессор, академик РАЕН (Якутск)

Дополнительной трудностью являлось и сухопутное сообщение Охотского порта с Сибирью. С учетом деятельности Первой Камчатской экспедиции капитан-командора Витуса Беринга, как отмечалось в описании Иркутского наместничества 1792 г., в 1731 г. от Якутска «...до реки Алдана на расстоянии около трехсот верст по обитаемым якутами местам не более учреждено, как только 13 станций, а за рекою Алданом, кроме как при реке Юнге (имеется в виду р. Аллах-Юнь. – П. К.) и Юдомском кресте, жилищ и обитания народов по неудобности мест не находится...»²

Если поездка и доставка грузов на 341-верстовом участке от Якутска до Бельской (Алданской) переправы не вызвали особых проблем, то 684-верстовой участок дороги от Алдана до Охотска, через хребты, представлял большое затруднение.

Несмотря на то, что в 1803–1804 гг. было положено начало кругосветным плаваниям от Кронштадта в центр управления Русской Америки – Новоархангельск и налажена доставка грузов для РАК, нужда в устойчивой связи колонии через Сибирь с Европейской Россией не потеряла своей актуальности³.

В течение четырех десятилетий со времени учреждения указом Павла I от 8 июля 1799 г. Российско-Американской компании неоднократно проводились исследования западного побережья Охотского моря для выбора удобной бухты под новый порт и направления прокладки тракта с побережья к Якутску. Но каждый раз, когда дело доходило до практических шагов, эти планы отодвигались «на потом».

Положение дел изменилось, когда в 1840 г. в Охотск прибыл и приступил к исполнению обязанностей управляющего охотской факторией Российско-Американской компании лейтенант флота Василий Степанович Завойко. Он поставил перед Главным правлением РАК вопрос о переносе порта в более удобное место. Получив поддержку, В. С. Завойко в 1842–1843 гг. вместе с Дмитрием Ивановичем Орловым, бывшим поручиком Корпуса флотских штурманов (был осужден в 1838 г. с лишением дворянства и чина и сослан на поселение в Охотск), взятым им на службу в компанию, провел гидрографическое исследование побережья от Охотска до залива Аян. Местом для новой фактории и морского порта в 1843 г. они определили удобный, защищенный от ветров залив Аян. Главное правление Российско-Американской компании одобрило этот выбор⁴.

В связи с началом строительства новой фактории возникла необходимость установления сообщения между Якутском и Аяном. Весной 1844 г. комиссионер РАК в Якутске Александр Федорович Шергин впервые организовал доставку людей и грузов из Якутска через Амгу по выючному пути: от Алданского компанейского селения при озере Личанда на реке Алдан через реки Алдан, Аим, Маю, вдоль р. Жукотли на Нелькан и далее через Джугджурский и Уйский хребты в Аян⁵. Таким образом, новая дорога проходила по Якутско-Удскому пути до бассейна р. Сень, затем, с ответвлением в юго-восточном направлении, через Нелькан до залива Аян.

Основанный в 1844 г. Якутско-Аянский путь действовал только в летнее время: доставка выючным способом грузов из Аяна до Нелькана, сплавом на карбазях по рекам Мая, Алдан, Лена до Якутска, или от Нелькана сплавом до с. Усть-Маи и далее выючным путем через Амгу до Якут-

ска. Зимой перевозка товаров не производилась, а связь с Якутском поддерживалась через нанятых специально для этого нарочных⁶.

В 1845 г. Российско-Американская компания при содействии Якутского областного правления для перевозки компанейской почты и грузов от Якутска до Аяна начала заселение участка от Амги до Усть-Майской пристани и урочища Нелькан якутами по вызову⁷.

6 сентября 1846 г. Николай I в именном указе в адрес Морского министерства повелел «перенесенной из Охотска в Аян фактории присвоить наименование Аянского порта Российско-Американской компании» и назначить начальника порта «исключительно из штаб-офицеров морской службы»⁸. Первым начальником порта стал В. С. Завойко. Ему было присвоено звание капитана 2-го ранга.

Обустройство самого трудного 199-верстового участка тракта – от Нелькана до Аяна – осуществлялось в 1844–1847 гг. под руководством служащего РАК якутского мещанина Алексея Павловича Березина. Ежегодно в улусах Якутского округа нанимали до 100 человек, которые за плату в 20–30 руб. и питание за счет компании с апреля по сентябрь работали на строительстве дороги⁹.

Порт Аян стал и базой для организации исследования западного побережья Охотского моря, Татарского пролива и устья Амура. Российское правительство эту деликатную миссию возложило на Российско-Американскую компанию, и ее служащие подпоручик Александр Михайлович Гаврилов, поручик Александр Васильевич Савин и др. в 1846–1847 гг. провели гидрографическое изучение побережья. А в 1849–1853 гг. Аян сыграл роль пункта, откуда в Иркутск и Санкт-Петербург шли донесения Амурской экспедиции, а также движение людей и грузов.

В исторических судьбах российского Дальнего Востока важное значение имело личное обозрение края генерал-губернатором Восточной Сибири Н. Н. Муравьевым в мае – ноябре 1849 г.¹⁰ Эта инспекционная поездка позволила Н. Н. Муравьеву уже в ходе путешествия представить министру внутренних дел Льву Алексеичу Перовскому целый пакет предложений по административному переустройству северо-востока Сибири. В частности, речь шла о ликвидации Охотского приморского управления и учреждении Камчатской области с присоединением Охотского округа к Якутской области, переводе Охотской военной флотилии в Петропавловский порт. Эти инициативы были поддержаны Комитетом министров и утверждены повелением Николая I от 2 декабря 1849 г.

Именно в порту Аян командир транспорта «Байкал» Российско-Американской компании капитан-лейтенант Геннадий Иванович Невельской 3 сентября 1849 г. доложил Н. Н. Муравьеву о результатах похода в устье р. Амур, прежде всего о том, что Сахалин – остров, а Амур – река судоходная.

Поездка же от Аяна до Якутска убедила генерал-губернатора в необходимости закрыть Якутско-Охотский почтовый тракт и учредить взамен почтовый тракт Якутск–Аян, почтовые станции от Усть-Майской пристани до Аяна, а

также заселить дорогу переселенцами. После обсуждения этих предложений в Комитете министров, в декабре 1850 г. план был утвержден Николаем I¹¹.

В июне 1852 г. 99 семейств (всего 583 человека) были перевезены на учрежденные от Усть-Май до Аяна 27 почтовых станций, и, таким образом, 1120-верстовой Якутско-Аянский тракт с 40 станциями (включая Якутскую городскую) стал круглогодично действующим: летом и зимой – доставка почты от Аяна до Нелькана; летом – от Нелькана сплавом до с. Усть-Май, зимой – по замерзшей Мае до Усть-Май и далее через Амгу в Якутск¹².

Таким образом, с 1852 г. Якутско-Аянский тракт из ведомственного превратился в государственный почтовый, обслуживающий потребности

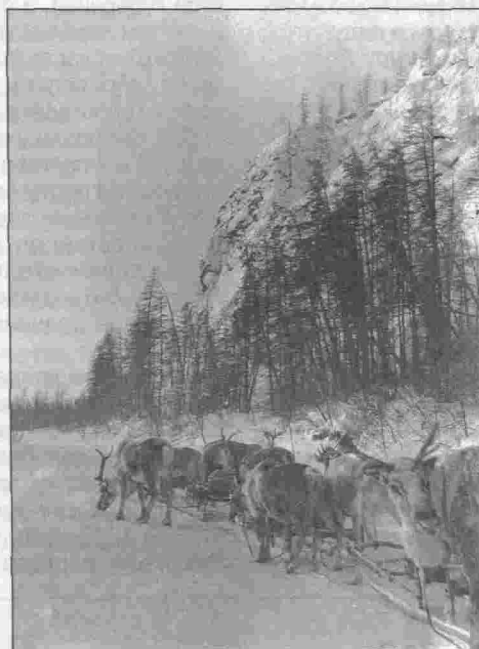
как Российско-Американской компании, так и государственных учреждений.

Спустя два года после заселения дороги, в августе 1854 г. из Аяна в Якутск по нему проезжал возвращавшийся из кругосветного путешествия на фрегате «Паллада» писатель Иван Александрович Гончаров, который писал: «Нет сомнения, что будет езда и дальше по Аянскому тракту. Все год от году улучшается; расставлены версты; назначено строить станционные дома. И теперь, посмотрите, какие горы срыты, какие непроходимые болота сделаны проходимыми! Сколько трудов, терпения, внимания – на таких пространствах, куда никто почти не ездит, где никто почти не живет! Если б видели наши столичные чиновные львы, как здешние служащие (и сам генерал-губернатор) скачут по этим пространствам, они бы покраснели за свои так называемые неусыпные труды... А может быть, и не покраснели бы!»¹³

В Аяне, кроме служащих Российско-Американской компании, других лиц, в том числе для охраны общественного порядка и представителей власти, не было. Поэтому, по ходатайству компании, из состава 4-й сотни Якутского городского казачьего полка была сформирована и направлена туда команда во главе с пятидесятником Федором Егорьевичем Поповым. Командир казачьей команды одновременно получил звание полицмейстера Аяна¹⁴.

Тяжелые времена для порта Аян наступили в годы Крымской войны. Боевые действия на Дальнем Востоке развернулись в августе 1854 г., когда героический гарнизон Петропавловского порта отразил нападение англо-французского флота. Потерпев неудачу, союзники 27 июня 1855 г. силами английской эскадры организовали нападение на Аян. При подходе кораблей управляющий аянской факторией РАК и командир Аянского порта лейтенант Александр Филиппович Кошеваров увел гарнизон и всех жителей в глубь тайги. Англичане высадились в опустевшем порту, разграбили склады и, пополнив свои суда припасами, 5 июля удалились, увозя с собой на фрегате два баркаса и одну байдарку Российско-Американской компании¹⁵.

Через несколько дней после их ухода в Аян прибыл архиепископ Иннокентий. 21 июля английская эскадра вторично вошла в залив. В порту остались Иннокентий и его свита, а также пять служащих компании. Гарнизон и население вновь ушли в тайгу, на 16 верст к Нелькану.



Нелькано-Аянский участок тракта

Англичане высадили в Аяне 255 офицеров и нижних чинов, 22 больных матроса, доктора и священника – взятый в плен экипаж фрегата «Диана». К английской эскадре присоединился и французский фрегат. Союзники 3 августа 1855 г. покинули порт Аян.

Политика правительства страны и генерал-губернатора Н. Н. Муравьева по утверждению Российского государства в Приамурском и Уссурийском краях завершилась признанием по Айгунскому (16 мая 1858 г.) и Пекинскому (2 ноября 1860 г.) договорам с Китаем новых границ России – по рекам Амур и Уссури.

Если до середины 50-х гг. XIX в. порт Аян был единственным транзитным портом для доставки товаров из Санкт-Петербурга и Иркутска на Камчатку и в североамериканские российские владения и обратно, то после начала амурских сплавов (с 1854 г.) и присоединения к России Приамурского края РАК постепенно стала направлять поток своих грузоперевозок на Амур. Так, по мере заселения и устройства амурского пути стало уменьшаться значение Якутско-Аянского тракта и порта Аян как для Российско-Американской компании, так и для империи в целом.



Н. Н. Муравьев

Главное правление РАК 23 августа 1865 г. известило генерал-губернатора Восточной Сибири Михаила Семеновича Корсакова: «Находя необходимым при нынешнем положении чайной и пушной торговли компании по возможности сократить ее расходы, и, имея при том в виду, что с устройством заселения и судоходства по Амуру Аянский порт утратил свое прежнее значение как для компании, так и для правительства, содержание его обходится более 25 тыс. руб. серебром в год, тогда как время действия порта ограничивается только периодом навигации, не превышающим 4 месяцев, Главное правление постановило:

«1. Контору из Аяна перевести в Якутск и Якутское и Амурское комиссионерства упразднить. Начальнику же Аянского порта сохранить это звание с присоединением к нему звания правителя Якутской конторы, образуемой из нынешнего комиссионерства, и затем присвоить ему название начальника Аянского порта и правителя Якутской конторы Российско-Американской компании, постоянным местопребыванием которого должен быть Якутск, а временное, только в течение навигации, – в Аяне.

2. В Аяне иметь в течение зимы управляющего и при нем 8–10 человек служителей, преимущественно мастеровых, которые между работами поддерживали бы в исправности гребные суда и строения, а равно и церковь.

3. Перед открытием навигации начальнику Аянского порта ежегодно приезжать в Аян и управлять портом до закрытия навигации, а затем на зимнее время возвращаться в Якутск»¹⁶.

Если решение Главного правления Российско-Американской компании низвело порт Аян в ранг сезонного и, с переводом конторы в Якутск, способствовало оттоку части населения порта, то договор от 30 марта 1867 г. о продаже Россией своих североамериканских владений США за 7 млн. 200 тыс. долларов поставил крест на Аяне как российском морском порту на Охотском море.

После обнародования договора последний начальник Аянского порта капитан 2-го ранга Александр Томасович Эльфсберг (находился в должности с 1858 г.)

ликвидировал все учреждения Российско-Американской компании, в том числе якутскую контору и управление в порту Аян. Был упразднен и государственный Якутско-Аянский почтовый тракт. Аянская казачья команда возвращена в Якутск. Порт перешел в ведение правительства, у которого в 1868 г. петропавловский купец 1-й гильдии советник коммерции А. Ф. Филиппеус приобрел права на эксплуатацию портового имущества Аяна¹⁷.

Таким образом, в истории Якутско-Аянского тракта наступил третий – купеческий – период, который длился до начала 20-х годов XX в.

Район Аянского порта в 1858 г. вместе с Охотским округом был изъят из состава Якутской области и включен в Приморскую область. Но порт после ухода Российско-Американской компании обслуживал исключительно потребности ввозной торговли Якутской области. Генерал-губернатор Восточной Сибири М. С. Корсаков добился от правительства для Аяна статуса порта беспошлинного завоза товаров (порто-франко).

22 декабря 1869 г. Александр II утвердил положение Государственного совета, гласившее: «...разрешить беспошлинный ввоз через Аянский и другие порты Охотского моря в Якутскую область всех вообще иностранных произведений (товаров. – П. К.), за исключением крепких напитков, хлебного вина и спирта, провоз коих в Приморскую область оставить по-прежнему разрешенным, с уплатою установленной пошлины, только через Николаевский порт и с тем, чтобы иностранные товары, в случае их привоза в Иркутск, были оплачиваемы пошлинами по общеевропейскому тарифу»¹⁸.

По распоряжению Министерства финансов, Иркутская таможня в июне 1871 г. на границе Якутской области с Иркутской губернией, в с. Нохтуйске Олекминского округа, учредила таможенный пункт. Таким образом, территория всей Якутской области стала зоной беспошлинного ввоза товаров через Аянский порт, для чего подакцизные товары (спиртные напитки) проходили через Николаевскую таможню.

Так как после ухода администрации Российско-Американской компании и команды Якутского городского казачьего полка в порту Аян не было государственной власти, то для контроля за ввозом товаров, соблюдением законности, по ходатайству А. Ф. Филиппеуса, в 1871 г. исправляющим должность полицмейстера Аяна назначен сотник упомянутого казачьего полка Василий Захарьевич Говоров, которому в подчинение была передана команда из трех человек¹⁹.

Переселенцы-крестьяне Аянского тракта в 1867 г. проживали в двух селах (Новопокровском, Павловском) и на 22 станциях. По предложению Главного управления Восточной Сибири, большинство из них общественным приговором от 21 февраля 1868 г. выразило согласие перебраться в Южно-Уссурийский край Приморской области. В 1869–1870 гг. А. Ф. Филиппеус, по контракту с правительством, перевез 76 семей до Аяна, а оттуда, на паро-



Вид Якутска

ходах (в 1869 г. – 33 семьи, 284 человека, в 1870 г. – 43 семьи, 225 человек), – до Владивостока. Бывшие аянские крестьяне были поселены на реке Мангугай Южно-Уссурийского края²⁰. Три семейства (16 человек) за собственный счет в 1872 г. переехали на Амур.

Отказавшиеся от переезда люди, жившие на 22 станциях (34 семьи, 137 человек), обслуживали обывательский тракт на участке Усть-Мая–Нелькан. Когда он в 1876 г. был закрыт, часть из них обосновалась в Усть-Майском селении Амгинского крестьянского общества, часть перешла в другие общества крестьян Якутской области.

Владелец имущества Аянского порта и эксплуатант Аяно-Якутского пути А. Ф. Филиппеус организовал доставку грузов в Якутскую область по следующей схеме: по морю через Николаевскую таможню в порт Аян, из Аяна зимним путем до Нелькана, а летом на карбасах сплавом по Мае – Алдану – Лене до Якутска. Часть товаров (чай, сахар, консервированные фрукты и овощи, манильские сигары и др.) продавал или обменивал на пушнину в Аяне и Нелькане²¹. Ежегодно фрахтованные А. Ф. Филиппеусом суда совершали рейс из Владивостока в Аян. Его удачная торговая деятельность по Аяно-Якутскому пути подтолкнула и других купцов, занимавшихся коммерцией в Якутской области, переклеститься на доставку товаров этим же маршрутом.

Если в 1870-х гг. через Аян в Якутскую область завозилась продукция из азиатских стран, то первый рейс Добровольного флота в 1880 г. из Одессы во Владивосток и далее в Аян положил начало транспортировке грузов из Европейской России.

Якутский купец 2-й гильдии Иван Иванович Силин закупил в Европейской России 3 тыс. пудов разной продукции, в Китае, в Ханькоу – 500 пудов чаю и в навигацию 1880 г. через Владивосток доставил их в Аян, а затем зимним путем, на оленях – с Аяна в Нелькан. По вскрытии рек груз по Мае, Алдану и Лене был сплавлен до Якутска. При этом доставка пуда груза из Одессы до Якутска обошлась Силину в 4 руб. 85 коп., а с Ханькоу – 4 руб. 40 коп. (от Одессы до Владивостока – 1 руб. 05 коп., от Владивостока до Аяна – 1 руб., от Аяна до Нелькана, зимним путем, на оленях нартах – 1 руб. 30 коп., от Нелькана сплавом до Якутска – 1 руб. 30 коп.). Если бы товар завозился через Иркутск, то доставка пуда обошлась бы в 7–8 руб.²² Таким образом, на транспортных расходах Силин сэкономил с пуда от 2 руб. 15 коп. до 3 руб. 15 коп.

В 1881 г. Силин через Одессу выписал опять же 3 тыс. пудов товаров. Как 23 апреля 1882 г. докладывал военному губернатору Приморской области аянский полицмейстер, «...в зиму 1881/2 г. через Аянский порт вывезено в Якутскую область иностранных приготовлений: 566 мест чая кирпичного, китайского и японского, до 40 ящиков чая байхового китайского (ящик чая был весом от 63 до 67 или от 87 до 93 фунтов. 1 фунт = 0,409 кг. – П. К.), до 60 ящиков сахара из Гамбурга, до 6 ящиков сухарей американских, до 25 ящиков консервов разных и до 65 кульков риса китайского»²³.

В 1882 г., кроме товаров Силина, через Одессу и Владивосток в Аян были привезены и грузы купцов 1-й гильдии – иркутского Ивана Гавриловича Громова и якутского Нико-

лая Дмитриевича Эверстова. В 1883 и 1884 гг. эти купцы через Аян доставляли по 6 тыс. пудов товаров в год. В целом завоз товаров в Аян в 1885 г. составил 10 тыс. пудов. Однако на зиму 1885/86 г. из Аяна в Нелькан смогли доставить только 7,5 тыс. пудов груза, наличные средства перевозки были ограничены. Поэтому 2,5 тыс. пудов были оставлены на зиму 1886/87 г.²⁴

Сложившееся положение побудило якутского губернатора Константина Николаевича Светлицкого 7 июля 1886 г. обратиться с докладной запиской к прибывшему 5 июля в Якутск с ревизией генерал-губернатору Восточной Сибири графу Алексею Павловичу Игнатьеву, в которой он предложил: «1. Берега реки Май заселить добровольными переселенцами здешней же области, так как переселение из других губерний и областей Сибири потребовало бы много времени и затрат. Кроме того, здешние жители лучше знакомы с местными условиями хозяйства. Большую пользу делу принесло бы заселение берегов Май скопцами как людьми трудолюбивыми и зажиточными.

Поселения следует устроить приблизительно в тех же местах, где они существовали ранее, хотя выбором следует не стесняться, представив это ближайшему усмотрению переселенцев...

2. Устроить возможно удобную дорогу до Аяна. Почтовый тракт по направлению к Аяну существует уже до ст. Амгинский на расстоянии 178 вер., на котором есть 7 станций с одною парю почтовых и одною парю обывательских лошадей на каждой, далее от Амги до Усть-Мая на расстоянии 163 верст существует обывательский тракт, на котором учреждено 5 станций с одною парю лошадей на каждой. Путь этот, в продолжение многих лет не исправлявшийся, хотя и пришел в плохое состояние, но на исправление его имеется 12 т. руб., собранных с иногородцев, взамен натуральной дорожной повинности (точная сумма к 1886 г. – 11 850 руб. образовалась из ежегодных сборов взамен натуральной дорожной повинности от трех улусов Якутского округа: Западно-Кангаласского – 185 руб. 48 коп., Восточно-Кангаласского – 288 руб., Батурусского – 300 руб. Но в собираемые от Западно-Кангаласского и Батурусского улусов ежегодные суммы входили и сборы на исправление дороги по Охотскому тракту. – П. К.)...

Приспособление проложенного уже ранее вьючного пути от Нелькана до Аяна к проезду в экипажах не потребует больших затрат. Вероятно, надо будет исправить мосты и гати. Подъем на хребет Джугджур тянется по склону его узкою тропою, удобной только для прохода одной вьючной лошади; тропа эта проложена по мелкому плитняку, который, по достоверным сведениям, есть полнейшая возможность (если только внизу под плитняком нет сплошных скал) спустить вниз, к подножию Джугджур, чем не только можно будет раскирпичить путь для проезда в ряд двух экипажей, но и намного понизить подъем. Если бы разработка дороги этой оказалась неудобовыполнимой, или же дорогостоящей, то подъем этот можно будет обойти, выбрав место, где хребет ниже и отлогее и где не потребуются много земляных работ на проложение пути; но зато путь этот длиннее первого верст на 40 и во многих местах пересечен речками и болотами, через которые нужно будет строить мосты и гати.



И. И. Силин



К. Н. Светлицкий



Дом А. Ф. Филиппеуса в Аяне

Во что обойдется исправление того или другого пути от Нелькана до Аяна, определить без соображения на месте не представляется возможным.

Исправление дороги от Якутска до Усть-Маи, заселение берегов р. Маи и проложение удобного колесного пути от Нелькана до Аяна, в связи с более ранним приходом пароходов в Аян (вместо августа в июне месяце), в непродолжительном времени вызовет провоз грузов до 30 тыс. пудов, если не более. Товары, по сравнению провоза сравнительно с провозною платою через Иркутск, вероятно, будут доставляться не для одного Якутска, но и других городов, лежащих по Лене, и для золотых промыслов. В возмещение расходов по проложению пути от Нелькана до Аяна и заселению берегов р. Маи можно было бы наложить за провоз пошлину до 20 к. с пуда; пошлина в таком размере не обременит товароотправителей и не многим возвысит стоимость самого товара.

3. Открыть немедленно почтовое сообщение Якутска с Аяном, для чего учредить станции в тех пунктах, где они находились до 1867 года, выставив на них по одной лошади, с тем, чтобы пара эта, ввиду не могущих быть частых проездов, отправляла почтовую и обывательскую гоньбу на основании кондиций, установленных для той и другой гоньбы для прибрежных Ленских станций. Для этого на первый раз вызвать якутов, желающих взять станции в свое содержание, и отдать им с торгов, а затем содержание их передать переселенцам»²⁵.

А. П. Игнатьев 8 июля наложил резолюцию на докладной записке: «Соглашаясь вполне с главными основаниями настоящего доклада, прошу полковника Светлицкого принять на себя труд лично, при обозрении области, ознакомиться на месте с предполагаемым к возобновлению Аянским трактом, причем, конечно, необходимо собрать нужные данные для предстоящих соображений о возможности заселения вновь этого тракта, по всестороннем обсуждении этого важного вопроса и по разработке его г[осподину] Якутскому губернатору не оставить сделать мне представление, которое будет мною поддержано в пределах представленной мне власти.

Для полного ознакомления с местными обстоятельствами К. Н. Светлицкому необходимо было бы обозреть лично и ту часть тракта, которая выходит за пределы вверенной ему области, т. е. от Нелькана до самого Аяна, для чего предлагаю ему проехать этим путем, вплоть до Аяна»²⁶.

19 июля 1886 г. генерал-губернатор в предписании якутскому губернатору, затрагивая вопрос о восстановлении Якутско-Аянского тракта и возложив на него личное обозрение пути до Аяна, потребовал: «При избрании мест для заселения прежде всего иметь в виду, чтобы намеченные для сего пункты были удобны для скотоводства и хлебопашества, причем, конечно, было бы желательно придержание и должных расстояний между будущими станциями», а также «... какое следует избрать направление при проложении через хребет Джугджуря колесной дороги, насколько возможно было бы применение труда каторжного с острова Сахалина к работам по проложению этого пути и собрать в Аяне сведения о возможности при восстанов-

лении тракта усиления не только привозной, но, главным образом, вывозной торговли (курсив мой. — П. К.).

В этом отношении, по моему мнению, следует обратить серьезное внимание на малонаселенные местности восточной части Якутской области, препятствующие, по имеющимся у меня сведениям, весьма благоприятные условия для развития скотоводства, которое в значительной степени может содействовать преуспеванию Якутской области, доставляя для вывозной торговли и преимущественно для снабжения острова Сахалина и Приамурского военного округа мясо и другие продукты...» Одновременно генерал-губернатор поддержал идею К. Н. Светлицкого о 20-копеечном попутном сборе за провоз грузов по Якутско-Аянскому тракту, а в записке от 20 июля дал указание якутскому губернатору «по возвращении из поездки в порт Аян и по собрании всех необходимых сведений о возможности восстановления Аянского тракта... прибыть по делам службы в г. Иркутск для доклада о результате Вашей командировки»²⁷.

Данное поручение К. Н. Светлицкий успешно выполнил в августе-сентябре 1886 г. А результаты поездки вылились в новую докладную записку от 6 ноября 1886 г. на имя генерал-губернатора, с приложением 45-страничной «Записки об Аянском тракте»²⁸. Дав историко-географическое описание Якутско-Аянского тракта,

предложив меры к его заселению, в конце своей записки Светлицкий сделал заключение: «...По неимению никаких властей, и. д. Аянского полицмейстера, урядник Якутского полка, получает от тунгусов ясак и отправляет таковой в Якутское казначейство.

Таким образом, Аян хотя и числится в Приморской области, но в действительности никаких соотношений к ней не имеет. К этому надо прибавить, что Аян имеет только раз в год, когда приходит судно, сношение с местом пребывания приморского губернатора, Хабаровкой, тогда как, несмотря на неустройство пути, в Аян нередко пробираются, зимою и летом, обыватели Якутской области и особенно якуты.

В этих же условиях, как по географическому положению, расстоянию от Якутска, так и составу населения, находится Охотск, имеющий, к тому же, правильное ежесуточное почтовое сообщение с Якутском, тогда как с Хабаровкой он, как и Аян, может обмениваться корреспонденцией один раз в год, во время захода судна.

По изложенным причинам казалось бы соответственным выделить Охотск с округом и Аян из состава Приморского губернаторства (Приамурского генерал-губернаторства и Приморской области. — П. К.) и присоединить их к Якутской области». Постановкой вопроса о присоединении Охотского округа и Аянского района к Якутской области К. Н. Светлицкий положил начало более чем 20-летней дискуссии по этой проблеме. Хотя предложения неоднократно отвергались Приамурским генерал-губернатором и губернаторами Приморской области, они вновь и вновь поднимались перед властями чиновниками, предпринимателями, участниками научных экспедиций²⁹.

Находясь в Аяне, Светлицкий ознакомил со своим предложением о 20-копеечном попутном сборе А. Ф. Филиппова, о чем тот 4 сентября 1886 г. отозвался так: «...я полагаю бы справедливым и несколько не обременительным для заинтересованных в улучшении этого тракта купцов обложить с будущего же года все проходящие по направлению Аян-Нелькан товары попутным сбором в следующих размерах: иностранных товаров — по 40 коп. и русских — по 20 коп. с каждого пуда, освободив от этого



Зимняя станция на Охотском тракте. Окрестности близ Охотска

сбора только лишь муку и крупу вообще и такое количество пороха, свинца и соли, которое может быть потребно для Нельканского казенного запасного магазина»³⁰.

Эти нововведения о попудном сборе в конце октября 1886 г. поддержали и купцы И. И. Силин, Н. Д. Эверстов, И. Г. Громов. При этом Силин подчеркивал: «... было бы желательно, чтобы в порте Аяна учредить городское поселение, в котором было бы дозволено записываться местными гражданами... с наименованием аянскими купцами и мешанами и отводить под устройство домообразование земли, приблизительно равными участками, от 30 до 40 сажень, и тем положить будущее основание заселения края и развития торговой промышленности порта Аяна»³¹.

Одновременно К. Н. Светлицкий в Аяне обратился к Филиппеусу с предложением взяться за ремонт вьючного тракта между Нельканом и Аяном, при этом исправление это было бы «...сделано настолько капитально, чтобы, в случае надобности, впоследствии могло служить как бы основанием для проложения тележного пути»³².

Светлицким были обозначены такие работы, как устройство мостов и гатей, в общей сложности от 30 до 35 верст, там, где позволит местность, не уже двух саженьей, настолько возвышенных, чтобы они не подтапливались во время разлива рек или длительных дождей, а также расчистка промоин и рытвин и др. Филиппеус дал согласие взяться за этот подряд, оценив его в 9–10 тыс. руб.

Но прошло два года. Вопрос так и не был решен, а со смертью в 1889 г. А. Ф. Филиппеуса и вовсе заглох. Однако мелкие работы по поддержанию дороги все же проводились. Так, например, из собранных за 1887–1888 гг. сумм попудного сбора 4808 руб. к сентябрю 1888 г. 1687 руб. было использовано на улучшение пути между Нельканом и Аяном.

К. Н. Светлицкий в 1888 г. вплотную занимался и устройством участка Аянского тракта от Якутска до с. Усть-Маи. При этом он предложил использовать накопившиеся к маю 1888 г. в депозитах Якутского областного правления 12 тыс. руб., собранные из трех улусов Якутского округа, на содержание в исправном состоянии Аянского тракта, а при нехватке этих средств оставшиеся работы выполнить натуральными повинностями.

Канцелярия Иркутского генерал-губернатора 1 и 21 июля 1888 г. направила Светлицкому утвержденную смету и чертежи на ремонт пути от Якутска до с. Амги и от Амги до Усть-Маи, отмечая, что «...Его Превосходительство (Иркутский генерал-губернатор А. П. Игнатьев. – П.К.) полагал бы приступить к работам по исправлению дороги осенью настоящего года»³³.

Усилия К. Н. Светлицкого, который был назначен иркутским губернатором, продолжил его преемник Владимир Захарович Коленко, приступивший к исполнению должности якутского губернатора в августе 1889 г.

Якутское областное правление 20 декабря 1889 г.

подписало годичный контракт на срок с 1 февраля 1890 г. по 1 февраля 1891 г. с потомственным почетным гражданином И. Е. Охлопковым, согласно которому он обязывался быть смотрителем и распорядителем работ по исправлению Нелькан-Аянского тракта. Охлопков в 1890 г. произвел расчистку, исправил мосты, гати на 13-верстном участке. Хотя в результате этих мер проезд по вьючному тракту и улучшился, но все же, как отмечалось, они «не дали удовлетворительных результатов»³⁴.

Поэтому вообще присутствие Якутского областного управления обратилось к Иркутскому генерал-губернатору А. Д. Горемыкину с просьбой о командировании инженера для проведения изыскательных работ на участке Нелькан-Аян. В июне–сентябре 1894 г. дорожный техник П. А. Сикорский, в экспедиции которого участвовали политические ссыльные В. Е. Горинович, А. И. Осипов, Я. В. Стефанович, исследовал Якутско-Аянский тракт, особенно участок Нелькан-Аян³⁵.

В представленном Иркутскому генерал-губернатору 10 января 1895 г. предварительном отчете Сикорский отмечал, что ежегодно в Аян совершаются три пароходных рейса: Добровольным флотом и на иностранных судах, зафрахтованных фирмой братьев Уолш (Вальш) (бывшие компаньоны А. Ф. Филиппеуса, ставшие после его смерти владельцами всего имущества Аянского порта) и Приамурским товариществом, которое начало свою деятельность на Охотском побережье и в Якутской области с 1890 г.

Сикорский, отмечая ежегодный рост доставки чая в Аянский порт (в 1892 г. – 4821 место, в 1893 г. – 7240 мест и заказ на 1894 г. – 10 тыс. мест) и констатируя ограниченные возможности использования оленей (отсутствие кормовиц), отмечал, что «...возрастание подвоза в Аянский порт чайного или иного груза должно встретить затруднение в недостатке перевозных средств для дальнейшей транспортировки до Нелькана. Таким образом, подъем портовой деятельности Аяна тесно связан с заменой оленей как перевозных животных, т. е. с устройством пути»³⁶.

Вместо проложенного в 1844 г. Российско-Американской компанией пути через перевал Казенный на Джугджурском хребте Сикорский предложил новое направление прокладки грунтовой 206-верстовой дороги – вдоль рек Игникан, Челасин, Одару.

Расходы на нее могли составить до 400 тыс. руб. Поэтому из-за значительности затрат и отсутствия реального источника финансирования проект временно был заморожен.

Однако проведенные Охотско-Камчатской экспедицией К. И. Богдановича горно-геологические работы в районе Аяна и открытие «в ста верстах от Аяна очень богатого золота», о чем он 3 февраля 1897 г. сообщил якутскому губернатору В. Н. Скрипицыну, вновь актуализировали проблему Нелькан-Аянского пути.

О содержании письма К. И. Богдановича и возобновлении вопроса о



А. М. Сибиряков



Пароход «Громов»

строительстве дороги Скрипицын 23 февраля сообщил в Иркутск. 10 мая 1897 г. А. Д. Горемыкин обратился к министру земледелия и государственного имущества с докладной запиской, где отмечал, что, по мнению Скрипицына, сообщения Богдановича «...чрезвычайно важно для Якутской области как обещающее новый и, быть может, обширный рынок для сбыта местных произведений и как новый ходатай за устройство пути от Аяна до Нелькана, пути, к которому экспедиция вынуждена обратиться на первых же порах.

Сообщая об изложенном на благоусмотрение Вашего Высокопревосходительства, имею честь присовокупить, что летом 1894 г., согласно ходатайству купцов, торгующих в Якутской области, на средства их, мною был командирован техник по ремонту Главного Сибирского тракта Сикорский для изысканий Аяно-Нельканского пути. О результатах

этих изысканий техником Сикорским был составлен отчет, копию которого, а также и маршрутной карты пройденного пути имею честь препроводить при сем Вашему Высокопревосходительству для сведения»³⁷.

Впервые в 1898 г. пароход «Громов» фирмы А. И. Громовой сделал пробный рейс из Якутска до Нелькана, что доказало возможность судоходства по Алдану и Мае. В последующем суда фирмы с прицепленной баржей дважды в сезон совершали рейсы до Нелькана и обратно³⁸.

На доклад Иркутского генерал-губернатора в 1900 г. о важности решения вопроса о соединении ленской речной системы (р. Маи) с Аянской бухтой Николай II наложил резолюцию: «...по сношению с Якутским губернатором подвергнуть вопрос о постройке Аян-Нельканской дороги подробному исследованию как в отношении возможности установления попутного сбора, так и в отношении изыскания на месте других каких-либо источников для устройства дороги».

Созванное в 1901 г. якутским губернатором В. Н. Скрипицыном совещание по этому вопросу предложило построить дорогу на средства казны с последующим возмещением этих затрат из сумм попутного сбора за ввозимые через Аянский порт товары, при условии сохранения его статуса порто-франко. По расчетам участников совещания, эти сборы ежегодно должны были составить до 50 тыс. руб.³⁹

В 1900 г. по Нелькано-Аянскому пути совершил поездку один из крупных предпринимателей Восточной Сибири, коммерции советник Александр Михайлович Сибирияков. Прибыв 15 июня на пароходе Громовой «Алдан» в Нелькан, Сибирияков проехал по действующему тракту до Аяна верхом на лошади за девять дней. Обратный путь он прошел за 10 дней по другому маршруту: через Танчу-Мокоты.

18 октября 1901 г. А. М. Сибирияков обратился с докладной запиской к Иркутскому генерал-губернатору Александру Ильичу Пантелееву: «...Проведение грунтовой дороги между р. Маей и портом Аяном имело бы громадное значение для промышленного развития Якутской области, и есть основание надеяться, что расходы, сделанные для сего, окупятся бы впоследствии одним сбором пошлины на заграничные товары, который можно было бы ввести после того, когда развившаяся, вследствие устройства сообщения, торговля окрепла и не нуждалась бы больше в поддержке.

Ранее предполагалось провести дороги по старому пути, по которому оно существовало с давних лет, еще во вре-

мена Российско-Американской компании, но перевал через хребет Джугджур на этом пути крайне неудобен.

Я имею некоторые основания предполагать, что в прежние, еще более давнее время, во времена императрицы Екатерины II, существовала к порту Аяну или, по крайней мере, к устью Алдомы другая дорога, с другим, более удобным перевалом, чем первый. Это перевал через Мокоту или Кайцекут на Танчу, приток р. Алдома. В предложении, что сообщаемые мною сведения могут быть полезны лицу, которое будет командировано для окончательного исследования означенной дороги, я имею честь довести о сем до сведения Вашего Высокопревосходительства»⁴⁰.

По инициативе якутского губернатора В. Н. Скрипицына, с разрешения Иркутского генерал-губернатора в 1903 г. была организована новая экспедиция для изыскательских работ на



Группа участников Нелькано-Аянской экспедиции 1903 г.
В 1-м ряду 3-й слева – В. Е. Попов.

Нелькано-Аянском пути. Экспедиция состояла целиком из политических ссыльных. Возглавлял ее инженер Владимир Евграфович Попов, участвовали: В. М. Ионов, В. С. Панкратов, Э. К. Пекарский, П. Ф. Теплов, А. А. Ховрин, И. М. Щеголев⁴¹.

Однако В. Е. Попов представил в Якутское областное управление лишь некоторые общие сведения, указывавшие на непригодность проекта П. А. Сикорского и возможность выбора другого, более удобного направления.

После августовского манифеста 1904 г. Попов получил освобождение от ссылки и 16 ноября выехал из Якутска, не представив не только подробный отчет о работе экспедиции и проект нового направления, но и рабочие документы и технические материалы. Попытки же разыскать Попова через московского и Санкт-Петербургского градоначальников, Департамент полиции и отобрать у него документы не дали результата. Об этом в 1905 г. было сообщено в Министерство внутренних дел⁴².

Русско-японская война не только расстроила доставку грузов через Аян, но и ознаменовалась второй высадкой вражеского десанта в порту. В полдень 1 августа 1905 г. два японских военных судна подошли к Аянской бухте. Полицейстер С. Попов отправил с двумя казаками семейства в горы, а сам, переодевшись в гражданскую одежду, с приказчиком Камчатского торгово-промышленного товарищества К. М. Бушуевым, его служащими и их родными покинул порт. В Аяне остался только доверенный фирмы Коковина и Басова отставной пятидесятник А. Ф. Попов с сыном Федором.

Японцы направили десант на двух паровых катерах и четырех шлюпках. Половина десанта направилась в с. Уй (в 9 верстах южнее порта), остальные высадились в Аяне. Они разграбили церковь, склад, лавку Камчатского торгово-промышленного общества и жилой дом Бушуева.

Высадившийся вечером на берег адмирал Накоо с девятью офицерами и докторами приказал матросам все награбленное вернуть на место и оставил записку о том, что ими из Аяна ничего не взято.

И все же японцы вывезли из Аяна одну медную и одну чугунную судовые пушки и два якоря, принадлежавшие Камчатскому торгово-промышленному обществу. Около 9 часов утра 2 августа их суда снялись с якоря и ушли по направлению к Охотску⁴³.

После окончания боевых действий на Дальнем Востоке первым судном, прибывшим 7 октября 1905 г. в Аян, стал пароход «Бланка». На нем подъесаул Гудзенко доставил в

порт 80 берданок со штыками, 40 тыс. патронов, 3 пуда 10 фунтов пороха, 6 пудов свинца. Первые же пароходы, доставившие сюда коммерческие грузы, прибыли в навигации 1906 г.

Для администрации Якутской области проблема аянского пути вновь стала актуальной. После безуспешных поисков В. Е. Попова якутский губернатор Иван Иванович Крафт обратился с предложением к Иркутскому генерал-губернатору Андрею Николаевичу Селиванову организовать новую экспедицию для исследования этой дороги.

По распоряжению генерал-губернатора на эти цели было отпущено 7 тыс. руб. Экспедиция работала двумя самостоятельными партиями под руководством вице-инспектора корпуса лесничих, кандидата агрономии Отто Васильевича Маркграфа и якутского областного инженера Александра Ивановича Кудрявцева. Работы партии, которые длились с июня по ноябрь 1907 г., производились «полуинструментально, рекогносцировочно с барометрическим нивелированием».

Партия Кудрявцева, исследовав пять вариантов перехода через Джугджурский хребет, признала наиболее удобным и дешевым направление Батома–Одару–Аян, определив затраты на 280-верстовую дорогу примерно в 300 тыс. руб. Партия Маркграфа, исследовав три направления, посчитала наиболее оптимальным путь, который был длиннее на 178 верст, шел, минуя Нелькан, юго-востоком, параллельно р. Ланталь, на Аян. Одновременно был спроектирован и сплошной грунтовый 1000-верстовый путь от Якутска до Аяна, с оценкой расходов в 2 млн. руб. Материалы экспедиции в начале 1908 г. были доставлены Иркутскому генерал-губернатору А. Н. Селиванову.

О результатах экспедиции был извещен Приамурский генерал-губернатор Павел Федорович Унтербергер, который нашел более целесообразной в пределах Приморской области прокладку 289-верстового пути по южному направлению, через Мамаевский перевал. Однако он известил своего иркутского коллегу, что средства на детальные изыскания и составление проекта (26 тыс. руб.) у него отсутствуют и порекомендовал обратиться в Министерство внутренних дел.

19 мая 1908 г. А. Н. Селиванов сообщил в Министерство внутренних дел о завершении предварительных работ и необходимости ассигнования средств на проведение детальных изысканий. При этом он предложил из 26 тыс. руб. на эти нужды 15 тыс. руб. взять из находящегося у генерал-губернатора кредита, а 11 тыс. руб. доассигновать министерством и попросил принципиального согласия министерства по представлении проекта включить строительство дороги в смету расходов Восточной Сибири⁴⁴.

Принятый в числе других Государственной Думой закон от 23 января 1909 г. дал министру путей сообщения право вступить в договорные отношения с частными пароходо-владельцами, при пособии из казны в 6800 руб., установить почтово-пассажирское сообщение на линии Якутск–Нелькан, по Лене, Алдану и Мае сроком на 5 лет.

Министерство 16 мая 1909 г. заключило договор с товариществом «Н. Н. К. Глотова», которое, начиная с навигации 1909 г., совершало по два рейса в одном направлении⁴⁵. В последующем эти договоры возобновлялись ежегодно, вплоть до навигации 1917 г.⁴⁶

Установление регулярного почтово-пассажирского сообщения с Нельканом сделало строительство Нелькано-Аянской дороги еще более актуальным.

Комиссия по направлению законодательных предложений Государственной Думы, обсудив представленный министром внутренних дел доклад о неотложных нуждах Дальнего Востока и программу важнейших мероприятий, могущих улучшить экономическое положение края, в числе других затронула и вопрос об улучшении торгового тракта из Аяна в Якутск. Управляющий строительной и дорожной частями при Иркутском генерал-губернаторе 6 февраля 1910 г. потребовал от якутского губернатора обсудить вопрос об улучшении торгового тракта Аян–Якутск и доложить о своих предложениях.

Созванное якутским губернатором И. И. Крафтом 1 апреля 1910 г. совещание, в работе которого приняли участие представители торговых фирм, констатируя, что устройство аянского пути способно не только обеспечить Якутскую область ввозными товарами, но и «...наилучшим образом способствовать обеспечению Приамурья продуктами сельского хозяйства, скотом, пушниной и т. п. Как известно, со времени занятия Амура (1853–1860 гг. – П. К.) Приамурский край приобретал скот на мясо из Манчжурии и Кореи; только лишь самая незначительная часть скота покупалась в Забайкалье. Ощущаемый недостаток мясных продуктов вызвал в последнее время даже ввоз мяса в замороженном виде из Австралии.

В результате миллионы русских денег идут за границу, создавая благополучие иностранцев (курсив мой. – П. К.)».

Отметив весьма важное значение аянского пути для Якутского края, участники совещания предложили вариант 240-верстовой колесной дороги от Аяна до устья р. Ватома (Батома), с ассигнованием одновременно от казны 260 тыс. руб., при сохранении за Аяном в будущем статуса порто-франко⁴⁷.



П. Ф. Унтербергер



Здесь проходил Якутско-Аянский тракт. Фото 2004 г.

Иркутский генерал-губернатор Леонид Михайлович Князев, представив 21 декабря 1910 г. копию журнала в Главное управление по делам местного хозяйства Министерства внутренних дел, отметил, что указанный на постройку тракта сумма в 260 тыс. руб. едва ли можно считать достаточной, а работы не следует начинать без детальных изысканий и составления проекта и сметы, хотя это и отсрочит их начало. Такие изыскания были проведены летом 1912 г. экспедицией, командированной Министерством путей сообщения в Аяно-Нельканский район. Этой экспедицией завершился

18-летний период изыскательных работ на Нелькано-Аянском участке Якутско-Аянского тракта.

Однако, труды и планы многочисленных экспедиций так и остались не реализованными. Нелькано-Аянский тракт до начала 20-х гг. XX в. продолжал оставаться выучным. В 1920 г., по инициативе Восточно-Сибирского управления шоссейных и грунтовых дорог и Приамурского совнархоза, началась постройка дороги Нелькан–Аян, однако разгоревшаяся на Дальнем Востоке и в Якутской области гражданская война не позволила продолжить эти работы.

Высадка 6 сентября 1922 г. в порту Аян Сибирской добровольческой дружины генерал-лейтенанта А. Н. Пепеляева и продвижение в глубь Якутии, до Амги, закончилось ее разгромом и отступлением в Аян, пленением остатков



Вид порта Аян

отряда в июне 1923 г. в Аяне. В результате боевых действий население Аяно-Майского региона понесло большие потери, многие хозяйства были разорены.

Эти потери усугубились и в результате ошибок, допущенных советскими органами в регионе (налоговая политика, незаконные аресты и др.) во второй половине 1923 г. – начале 1924 г. Этой ситуацией воспользовались враждебно настроенные против новой власти лица. Все это в мае 1924 г. вылилось в вооруженное антисоветское выступление – «тунгусское восстание», которое было ликвидировано преимущественно мирным путем в июле 1925 г.

После ликвидации антисоветских выступлений, со становлением Алданского золотопромышленного района, администрация Якутской АССР реанимировала вопрос о Нелькано-Аянском тракте. В связи с проведением гидрографических работ на участке р. Алдан, выше Усть-Маи, доказавших возможность судоходства по Алдану в районе золотых промыслов, параллельно со строительством грунтовой дороги Невер–Незаметный (г. Алдан) с выходом на Амурскую железную и шоссейную дорогу предлагалась и прокладка дороги Аян–Нелькан. Тем самым задействовался второй путь снабжения Алданского золотопромышленного района: доставка грузов по морю в Аян, затем по грунтовой дороге в Нелькан, а оттуда на пароходах до района золотопромышленности⁴⁸.

Но этим планам не суждено было сбыться. Превращение в 1922–1925 гг. якутскими антисоветскими силами Аяно-Майского региона в плацдарм борьбы против новой власти привело к тому, что, по политическим мотивам, во второй половине 20-х годов XX в. Охотское побережье стало отделяться от Якутской АССР. С включением в начале 1930-х гг. Аяно-Нельканского региона в состав Охотско-Эвенкийского национального округа оборвались его связи с Якутией.

Таким образом, после 80-летнего функционирования Якутско-Аянский тракт перестал существовать, Якутия потеряла выход на Охотское побережье, в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Прошло еще 80 лет, и наступили времена, когда интересы Российского государства и крупнейшего субъекта его федерации – Якутии требуют, опираясь на положительный исторический опыт, вернуться к практике выхода Ленского края к берегам Великого океана.

Примечания

1. Записки Гидрографического департамента Морского Министерства. СПб., 1846. Ч. 4. С. 146–161.
2. Описание Иркутского наместничества 1792 года. Новосибирск, 1988. С. 162.
3. История Русской Америки. М., 1999. Т. 2. С. 84–99.

4. Записки Гидрографического департамента... Ч. 4. С. 79–85.
5. РГИА, ф. 18, оп. 5, д. 401, л. 2.
6. ГАИО, ф. 31, оп. 3, д. 488, л. 1–2.
7. Там же.
8. РГА ВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 6175, л. 2.
9. ГАИО, ф. 31, оп. 3, д. 600, л. 3 об.
10. Струве Б. В. Воспоминания о Сибири. 1848–1854 г. СПб., 1889. С. 79.
11. ГАИО, ф. 24, оп. 12, д. 658, л. 15 об.
12. Казарян П. Л. Кто они, аянские переселенцы? // Якутский архив. 2004. № 2. С. 47–56.
13. Гончаров И. А. Собрание сочинений в 8 томах. М., 1978. Т. 3. С. 362.
14. РГИА ДВ, ф. 1, оп. 4, д. 1044, л. 49.
15. Щеглов И. В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири. Иркутск, 1883. С. 575.
16. ГАИО, ф. 24, оп. 7, к. 1843, д. 1318, л. 3–4.
17. Софронов Ф. Г. Тихоокеанские окна России. Хабаровск, 1988. С. 103.
18. ПСЗРИ. Собр. II. Т. 44. С. 395.
19. РГИА ДВ, ф. 1, оп. 4, д. 1044, л. 69.
20. Там же, л. 203 об.
21. ГАИО, ф. 31, оп. 3, д. 488, л. 4.
22. Там же.
23. РГИА ДВ, ф. 1, оп. 4, д. 704, л. 2.
24. ГАИО, ф. 31, оп. 3, д. 488, л. 5.
25. Там же, л. 10–12 об.
26. Там же, л. 1–1 об.
27. Там же, л. 15–17 об.
28. Казарян П. Л. К. Н. Светлицкий. Записка об Аянском тракте // Полярная звезда. 2002. № 4. С. 80–96.
29. РГИА ДВ, ф. 1, оп. 5, д. 1736, л. 1–6.
30. ГАИО, ф. 31, оп. 3, д. 488, л. 18 об.
31. Там же, ф. 24, оп. 12, д. 658, л. 2 об.
32. Там же, ф. 31, оп. 3, д. 488, л. 18.
33. Там же, д. 497, л. 1–12.
34. Там же, оп. 1, д. 330, л. 11 об.
35. Более подробно см.: Стефанович Я. В. От Якутска до Аяна. Путевые наблюдения (Аянская экспедиция 1894 года) // Записки ВСОИРГО. Иркутск, 1896. Т. 2. Вып. 3.
36. ГАИО, ф. 31, оп. 1, д. 127, л. 22 об.
37. Там же, оп. 3, д. 543, л. 45–46.
38. Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1905 год. Томск, 1905. С. 188.
39. ГАИО, ф. 31, оп. 1, д. 330, л. 12.
40. Там же, оп. 3, д. 601, л. 1.
41. Казарян П. Л. Якутия в системе политической ссылки России. 1826–1917 гг. Якутск, 1998. С. 410–411.
42. ГАИО, ф. 31, оп. 1, д. 330, л. 12 об.
43. РГИА ДВ, ф. 702, оп. 1, д. 488, л. 19.
44. ГАИО, ф. 31, оп. 1, д. 330, л. 13.
45. Там же, д. 177, л. 41–43.
46. Казарян П. Л. Пути сообщения в Якутии // Дороги Якутии. М., 2004. С. 88–89.
47. ГАИО, ф. 31, оп. 1, д. 330, л. 5–9.
48. Захаренко Н. Н. К статье «Транзитная линия Аян – Нелькан – р. Мая» // Хозяйство Якутии. 1926. № 4. С. 11–12.

В статье использованы фотографии из фондов ЯГОМ истории и культуры народов Севера им. Ем. Ярославского и личного архива автора