

ПЕРВЫЙ ТРАКТ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ РОССИИ

П. Л. Казарян

Одним из основных населенных пунктов на Северо-Востоке России, как по своему стратегическому положению, так и по числу приписанных ясачных, было Охотское зимовье, основанное в 1647 г. якутскими казаками. В 1731 г. Охотск стал первым российским морским портом на Тихоокеанском побережье. Это возвело его в ранг административно-экономического и транспортного центра обширного Охотско-Камчатского региона [1].

Экономическое и административное значение Охотска, как зимовья, острога, порта, предопределили его значение и в системе путей сообщения Северо-Востока России в XVII–XX вв. [2]. Сначала Якутско-Охотский путь, а затем и Якутско-Охотский тракт, связывающий Европейскую Россию и Сибирь с Тихоокеанским побережьем, в своем историческом развитии пережили три этапа:

1) 1650-е – 1720-е годы – устойчивое водно-сухопутное сообщение Якутска с Охотском, становление пути по суше;

2) 1730-е – начало 1850-х годов – функционирование государственного Якутско-Охотского почтового тракта, продолжение эксплуатации водно-сухопутного направления;

3) 1850-е – 1920-е годы – действие Якутско-Охотского обывательского тракта регионального значения, с сохранением сплавного пути.

На каждом этапе этот путь (тракт) выполнял определенные задачи, которые и обусловили способы сообщения и становление его инфраструктуры. По существующей в Сибири практике в 50-х годах XVII в. установилось сообщение по речным системам уездного центра Якутска с Охотским зимовьем [3].

В середине 70-х годов XVII в. Якутско-Охотский путь описывался так: «От Якуцкого по Лене реке плыть до Алдана реки пять дней, а по Алдану реке вверх ходу до устья Маи реки четыре недели, а по Мае реке вверх ходу до устья Юдомы реки восемь

дней, а по Юдоме реке вверх до Устьгорбинского зимовья десять дней, а от того зимовья осенним путем ходу на нартах до Охоцкого острожку к морю полпяты недели через хребет...» [4].

Это было водно-сухопутное сообщение: т.е. от Якутска до р. Юдомы, до Усть-Горбинского зимовья или до Юдомского Креста сплавом, далее – по сухому пути до Охотска.

С 30-х годов XVIII в. на этом пути появился другой комбинированный проезд: от Якутска до Усть-Майской пристани (через Амгинскую Слободу) сухим путем, затем – сплавом по рекам Мае и Юдоме, и далее – сухим путем до Охотска [5].

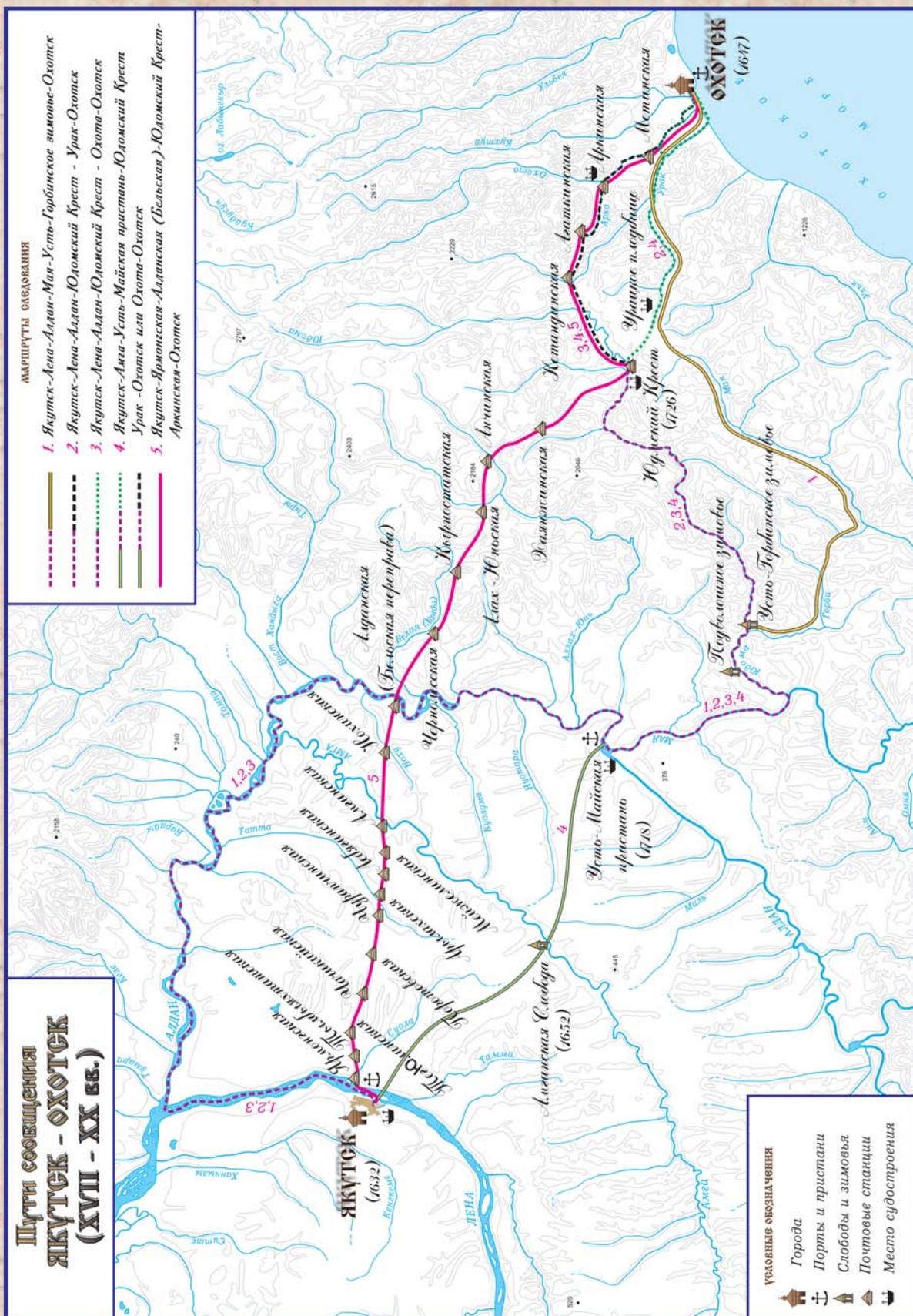
На участке от Юдомского Креста до Охотска с конца XVII в. сложилось два маршрута комбинированного проезда. О первом из них говорилось: «Идти... от Креста через волок до реки Урака, и тою рекою до Охоцкого острогу...» [6]. Второе направление – от Юдомского Креста – сухопутный переход до р. Охоты и сплавом до Охотска.

Комбинированное водно-сухопутное направление особенно было востребовано при отправлении объемных грузов из Якутска в Охотск. Во время организации отдельных экспедиций вес ежегодно отправляемых грузов мог составлять от нескольких сотен до нескольких тысяч пудов (например, Большой Камчатский наряд в 1718 г., Первая в 1726 г. и Вторая в 1736–1737 гг. Камчатские экспедиции, секретные экспедиции капитанов Петра Кузьмича Креницына в 1765 г., Джозефа (Иосифа Иосифовича) Биллингса в 1787–1788 гг. и др.).

Однако с 20-х годов XIX в. водно-сухопутное сообщение действовало, в основном, в направлении от Охотска к Якутску: производилась доставка грузов из Охотска до Юдомского Креста, затем сплавом по речной системе до Якутска. Другой вариант: сплав грузов по Юдоме и Мае до Алдана, затем сухим путем до Якутска. Еще участник Второй Камчатской



Павел Левонович Казарян,
доктор исторических наук,
профессор, академик РАН,
внештатный научный
консультант Министерства
транспорта, связи и
информатизации РС(Я).



экспедиции Гергард Фридрих Миллер заметил, что «есть выгода при возвращении из Охотска в том, оттуда сделав плоты плавают до Алдана до якутских жилищ, где для перевеза до Якутска лошадей нанять можно» [7].

Особенности водно-сухопутного сообщения требовали учета времени сплава и водного режима. В направлении к Юдомскому Кресту оптимальным сроком для начала сплава из Якутска считалось начало июля. Поздний выход был чреват тем, что суда могли застать холода и начало ледостава на реках. Так случилось, например, в 1726 г. во время сплава из Якутска команды (под руко-



Вверх по р. Лене (1880-е годы).

водством лейтенанта Мартына Петровича Шпанберга) из 204 служащих на 13 судах. Выйдя из Якутска 7 июля, караван был застигнут ранними морозами на р. Юдоме, близ устья р. Горби, откуда позднее грузы пришлось возить через Юдомский Крест* до Охотска в течение полугода [8].

Оценивая значение Якутско-Охотского водно-сухопутного тракта в системе путей сообщения Северо-Востока России, можно сказать, что в период с 50-х годов XVII в. до начала XIX в. он был ведущим по грузопотоку в обоих направлениях.

Оживленная связь с важнейшим российским населенным пунктом на Охотском побережье обусловила и появление сухопутного сообщения с уездным центром – Якутском. При этом необходимо отметить, что становление во второй половине XVII – начале XVIII вв. этого пути было связано не столько с проблемой доставки грузов, сколько со стремлением поддерживать оперативное сообщение Якутска с Охотском для отправки служилых людей на зимовья, доставки документов и др.

Первый отрезок этого пути от Якутска проходил по обжитым якутами местам до р. Алдана; второй участок – от Алдана до Юдомы – пролегал через множество рек и горные хребты, по территории, где не было постоянного населения; третий участок – от Юдомы до Охотска – совпадал с водно-сухопутным направлением Якутск – Охотск.

Кроме всего прочего, на этом пути русских служилых людей подстерегала и другая опасность – нападение со стороны немирных тунгусов. Так, например, объединившись в 1680 г., тунгусы нескольких родов истребили на Юдоме идущий с «государской соболиной казной» из Охотска в Якутск отряд стольника Данила Фомича Бибикова. Лишь спустя четыре года в Охотске смогли выяснить подробности этого трагического события [9].

Само название «Юдомский Крест» – печальное напоминание о тех, кто сложил голову в этом отдаленном крае. Не претендуя на исчерпывающий ответ, по нашим оценкам, в XVII–XVIII вв. в районе Юдомского Креста погибло около 200 служилых и торговых людей.

Если за период с 50-х годов XVII в. до первого десятилетия XVIII в. проезд по Якутско-Охотскому сухопутному пути носил случайный, неорганизованный характер, то установление в 1716 г. морского сообщения Охотска с Камчаткой вызвало потребность установления регулярных сообщений Якутска с Охотском. Впервые топографическое описание Якутско-Охотского пути провел

сын боярский Иван Харитонов. В представленном 24 октября 1719 г. в Якутскую воеводскую канцелярию отчете он описал путь от правого берега р. Лены через Амгинский и Алданский перевозы, по рекам Белой, Хандаку и Горбеи, Алах-Юнский и Юдомский переправы до Охотска. 845-верстовый путь Харитонов прошел за 39 дней. Подробно описывая каждый участок, он намечал отрезки, на которых требуются расчистки, и предложил строительство на пути от Алдана до Охотска двух зимовьев – на Алах-Юне и Юдоме [10].

Согласно табелю о расстоянии между сибирскими городами и слободами, составленному Тобольской губернской канцелярией в октябре 1724 г., от Якутска до Охотского острога была 801 верста 100 сажень [11].

Благодаря сохранившемуся путевому журналу участника Первой Камчатской экспедиции мичмана Петра Авраамовича Чаплина, мы знаем мельчайшие подробности организации первого, самого крупного массового сухопутного проезда по Якутско-Охотскому пути в

* Во время этого перехода простудился и был оставлен в Юдомском Кресте один из первых исследователей Северо-Востока и Курильских островов (1719–1721 гг.) геодезист Федор Федорович Лужин, где и умер 11 марта 1727 г. – П.К.

июле – октябре 1726 г. [12]. Первым отправился в путь 25 июля ботовый ученик Иван Козлов с 200 лошадьми. Выехавший с таким же количеством лошадей 16 августа Витус Иоанессен Беринг догнал Козлова 15 сентября на р. Анче. Отдав ему четырех не груженных лошадей, Беринг продолжил свой путь и дошел 22 сентября до Юдомского Креста. Беринга можно считать основателем Юдомского Креста на Якутско-Охотском пути, как складного пункта на пересечении водно-сухопутных сообщений. А первыми обитателями Креста стали 2 солдата, которые должны были ждать известия от плывущего вверх по р. Юдоме Шпанберга.

По возвращении 1 марта 1730 г. в Санкт-Петербург, В. Беринг представил краткую докладную записку императрице Анне Иоановне о ходе экспедиции, где описал свой проезд от Якутска до Охотского острога [13].

В «Описании Иркутского наместничества 1792 года», учреждение в 1731 г. Якутско-Охотского тракта, 13 почтовых станций от Лены до Алдана и 2 станции от Алдана до Охотска приписывают исключительно капитан-командору Витусу Берингу [14]. Однако эти сведения не совсем соответствуют действительности. Во-первых, в 1731 г. Первая Камчатская экспедиция уже завершила свою работу, и капитан-командор не мог получить указания об учреждении тракта. Во-вторых, в 1731 г. на Северо-Востоке России не существовало почтового сообщения, а связь поддерживалась путем посылки нарочных. В-третьих, необходимо выделить два самостоятельных понятия: учреждение тракта, как пути сообщения, и превращение тракта в почтовый, с организацией регулярной рассылки почты.

На самом деле учреждение Якутско-Охотского тракта было связано с другим важным событием в регионе. По решению Верховного тайного совета от 31 марта 1727 г. якутской казачьей голове Афанасию Федотовичу Шестакову было поручено возглавить экспедицию для приведения немирных инородцев Северо-Востока (чукчей, коряков) в российское подданство.

Чукотская экспедиция Шестакова вызвала необходимость постоянной поддержки сообщения Якутска с Охотском. После гибели Шестакова 14 марта 1730 г. руководство экспедиции перешло к капитану Дмитрию Ивановичу Павлуцкому. Опорным пунктом экспедиции на Северо-Востоке стал Анадырский острог. Во второй половине XVII – начале XVIII вв. Якутск поддерживал связь с Анадырском через Верхоянск и Нижне-Колымск. В сложившихся условиях, когда требовалось быстрое перемещение массы людей и припасов, Якутско-Охотский путь, который наполовину пролегал по обжитым местам и был намного короче Колымского, стал основной дорогой не только на Охотское побережье, но и на Анадырск [15].

На этом пути появились новые складочные пункты – на р. Лене (Ярмонга), Татте, Амге, Наторе и Алдане, которые, наряду с Юдомским Крестом, стали первыми обитаемыми урочищами-станциями. И уже 25 апреля 1731 г. Д.И. Павлуцкий требовал от служилого человека Петра Шестакова (после известия о гибели А.Ф. Шестакова) принять от Якуцкой канцелярии денежную казну и на Наторской переправе провиант и *«ехать трактом»* (подчеркнуто мной. – П.К.) *до показанного острогу (т.е. Охотска. – П.К.) и забрав оставших матрозов, салдат и служилых людей и какие имеюцца альтилерные и всякие припасы, прибыть к нему капитану в Анадырский острог без замедления...»* [16].

Таким образом, существовавший с 50-х годов XVII в. Якутско-Охотский путь в 1731 г. превращается в тракт, имеющий определенное направление и населенные пункты на своем протяжении. Особенность Якутско-Охотского тракта, первого на Северо-Востоке России, заключалась в том, что он был выучный и по нему можно было ехать от Якутска (Ярмонги на правом берегу р. Лены) до Охотска без перемены лошадей. Нельзя не согласиться с характеристикой этой дороги, данной большим знатоком Северо-Востока России адмиралом Фердинандом Петровичем Врангелем: *«Охотская дорога значит в Сибири то же, что самое утомительнейшее, опаснейшее путешествие»* [17].

Один из итогов Первой Камчатской экспедиции – административное переустройство Северо-Востока России. Охотск стал самостоятельным административным образованием, и по Указу от 10 мая 1731 г. начальником Охотска был назначен находящийся в ссылке в Жиганском зимовье Якутского уезда бывший директор Санкт-Петербургской морской академии, обер-прокурор Сената Григорий Григорьевич Скорняков-Писарев. Среди мер, предписанных ему в инструкции от 30 июля 1731 г., указывалось: *«На житье велено перевесть охотников... тунгусов хотя десятка три и обселить при Охотске и на пути в урочище, называемом Крест, между Юдомою и Ураком реками...»* [18].

По Указу от 17 апреля 1732 г. была организована Вторая Камчатская экспедиция. Среди задач, стоящих перед руководителем экспедиции – капитан-командором В. Берингом, в инструкции от 16 марта 1733 г. было определено: *«... будучи тебе в Тобольском сделать определение, дабы за Тобольском до Енисейска и до Якутска по однава в месяц почта отпускатась, 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 ведом, то Губернатору Тобольскому и в Якутске воеводе дать вам свое рассуждение, изыскивая безубыточных и нетрудных способов, дабы где пустые и нежилые места, в таких местах ныне нарочно станов не учреждать, а людей и лошадей не держать; но перевоз почты, сколько можно, через тое пустоту от жилого до жилого места иметь...»* [19].

Таким образом, Якутско-Охотский путь, ставший в 1731 г. трактом, спустя два года после учреждения получил статус государственного почтового тракта.

Одни из первых описаний Якутско-Охотского почтового тракта, с учрежденными на нем в 1735 г. почтовыми станциями, оставил проехавший по нему в июле-августе 1737 г. участник Второй Камчатской экспедиции, будущий профессор Степан Петрович Крашенинников [20]. Начало пути он описывает так: *«От города Якутска плавают до урочища называемого Ярмонка, которое от города в 10 верстах, против лежащего на Лене острова Медвежья, а по Якутски Еселяла»*. Не касаясь транскрипции названий местечек, рек и озер, которые приводит Крашенинников, отметим, что он дает подробное топографическое описание всего пути с учрежденными станциями



На нартах через горы (начало XX в.).

и переправами: озеро Урюн-Хамус, озеро Талба, озеро Ала-Атбага, Татская станция (на реке Кокоре), Джоксогонская станция, Амгинская переправа, Нохиинская переправа, Бельская переправа (р. Алдан), Юдомский Крест, Охотский порт.

Примечательно, что для содержания некоторых станций (Ярмонга, Татская, Джоксогонская), как отмечает Крашенинников, «служивые из Якутска присылаются». Выехав из Ярмонги 9 июля, они прибыли в Охотск 19 августа 1737 г., при этом без учета остановок, в пути были 34 дня.

Оценивая состояние дороги и организацию езды по ней, Крашенинников пишет: «Вообще о сей дороге объявить можно, что она от Якутска до Бельской переправы гораздо сносна, а оттуда до Охотска столь беспоконна, что труднее проежжей дороги представить нельзя: ибо она лежит или по берегам рек, или по горам лесистым. Берега обломками камней или круглым серовиком так усыпаны, что тамошним лошадям довольно удивиться нельзя, как они с камня на камень лепятся. Впрочем однакоже ни одна с целыми копытами не приходят до места...».

Езда по тракту и доставка грузов совершалась путем заключения контрактов с якутами притрактных улусов (Мегинский, Батурусский, в меньшей мере Борогонский, Баягантайский и др.), за почтовую же гонбу возчики получали вознаграждение из казны. Однако самый большой объем перевозок, казенных грузов, в особенности провианта, из Якутска в Охотск совершался в виде земских

повинностей. Якутские общества за свой счет поставляли лошадей (до 10 тыс.) и снаряжали возчиков. Потери лошадей на этом пути в иные годы исчислялись многими сотнями голов. Местные же общества должны были содержать тракт в исправном состоянии.

Тяжелое положение притрактового населения побудило сибирского губернатора, тайного советника Федора Ивановича Саймонова, хорошо знавшего Якутско-Охотский тракт в бытность каторжных работ в Охотском солеваренном заводе в начале 40-х годов, обратиться в Сенат с предложением облегчить положение местного населения. Обнародованный 21 мая 1763 г. указ предписывал платить прогонные деньги из казны за провоз провианта из Якутска в Охотск [21].

Якутско-Охотский почтовый тракт до 50-х годов XVIII в. в основном существовал для доставки грузов и почты из Якутска в Охотск, а обратный грузопоток был ничтожным. По мере расширения хозяйственной деятельности русских промышленников в Русской Америке и на Курильских островах, с каждым десятилетием, объемы вывозимой из Охотска пушнины возрастали, и по ценности во много раз превосходили ввозимые товары (продукты, порох, свинец, снасти для судов и др.).

К началу 80-х годов назрела необходимость более устойчивого и оперативного сообщения с Якутском. Существующее положение, когда езда, доставка почты и товаров происходила без эстафеты, смены лошадей или, в лучшем случае, со сменой лошадей на Бельской переправе (на р. Алдан) или оленей на Юдомском Кресте, никого не удовлетворяло.

На это обратили внимание и в столице. В именном указе «Об устройстве Иркутского Наместничества», данном Сенату 6 марта 1783 г., предписывалось: «Для лучшего сообщения между Якутским и Охотским стараться населить места, между сими городами лежащие, распоряжая, чтоб на первое время от 5 до 10 дворов на каждые 20, или 25 верстах помещено было; чего ради и наблюдать, чтоб в Иркутскую Губернию посылаемы были на поселение из осуждаемых за вины по законам...» [22].

Однако воплотить в жизнь этот указ в полном объеме не удалось в течение двух десятилетий. Во-первых, закончилась неудачей попытка заселить тракт ссыльными. Во-вторых, число станций от правого берега р. Лены до Алдана удалось довести лишь до 12, от Алдана до Охотска – до четырех. Таким образом, в начале XIX в. на 1014-верстовом Якутско-Охотском тракте существовало 18 станций.

Якутско-Охотский тракт был на особом положении. На него не распространялись многие уставы и положения общегосударственного и сибирского характера об организации и содержании трактов, как например, устав «О содержании сухопутных сообщений в Сибири», утвержденный 22 июля 1822 г. [24].

В 20–50-х годах XIX в. на тракте появились новые станции, как на летнем 1025-верстовом пути от Якутска до Охотска (Чернолесская), так и на 1040-верстовом зимнем (Кырностатская, Анчинская, Хаянжинская, Кетандинская и др.).

Если прежде существующие на тракте станции, как в пределах Якутской области, так и Охотского приморского управления, обслуживали исключительно якуты, то теперь к обеспечению езды по станциям на участке р. Алдан – р. Охота стали привлекать тунгусов.

Станции в пределах Якутского и Охотского уездов и расстояние в верстах в начале XIX в. (названия даны по официальному описанию) [23]:

| №№ | Якутский уезд | Версты | №№ | Охотский уезд | Версты |
|-----|--------------------|--------|------------------|-------------------|--------|
| 1. | г. Якутск | 0 | 15. | Юдомо-Крестовская | 194 |
| 2. | Ярмонская | 7 | 16. | При Мете | 200 |
| 3. | Тылбыхатская | 15 | 17. | Хайбайская | 25 |
| 4. | Тегулюнская | 21 | 18. | г. Охотск | 30 |
| 5. | При озере Бытыге | 30 | Всего: 4 станции | | 449 |
| 6. | При озере Кылужуль | 34 | | | |
| 7. | Чурапчинская | 32 | | | |
| 8. | Арылахинская | 30 | | | |
| 9. | Лебягинская | 30 | | | |
| 10. | Мейжелинская | 27 | | | |
| 11. | Амгинская | 27 | | | |
| 12. | Нахинская | 45 | | | |
| 13. | Алданская | 33 | | | |
| 14. | Алах-Юнская | 234 | | | |
| | Всего: 14 станций | 565 | | | |

Основание в 1844 г. Российско-Американской компанией (РАК) порта Аян и прокладка тракта Якутск – Аян привели к тому, что основной грузопоток из Сибири на Камчатку и в Русскую Америку был направлен по новому пути, а фактория РАК в 1845 г. из Охотска была переведена в Аян [25].

На станциях от Якутска до Охотска летом содержалось по паре обывательских (земских) лошадей (на всем протяжении тракта), по паре почтовых лошадей до Алданской станции, далее до Охотска – четыре лошади.

Якутско-Охотский тракт был единственным в России трактом, где при езде зимой пользовались тремя видами передвижных средств: на лошадях – от Якутска до Чернолесской станции; на оленях – от Кырностатской до Аркинской станции; на собаках – от Аркинской станции до г. Охотска. При этом необходимо отметить, что пара оленей считалась за одну лошадь, а нарта в 14 собак – за две лошади [26].

В мае – ноябре 1849 г. генерал-губернатор Восточной Сибири, генерал-лейтенант Николай Николаевич Муравьев предпринял беспрецедентную в истории Северо-Востока России поездку по маршруту Иркутск – Якутск – Охотск – Петропавловский порт – Аян – Якутск – Иркутск. Личное знакомство с краем позволило генерал-губернатору уже в ходе поездки представить начальнику Главного морского штаба князю Александру Сергеевичу Меншикову и министру внутренних дел Льву Алексеевичу Перовскому целый пакет предложений по военно-административному переустройству Северо-Востока. Среди этих мер были: ликвидация учрежденного в 1822 г. Охотского приморского управления и присоединение части его территории с г. Охотском к Якутской области, в качестве малолюдного округа; упразднение Охотского военного порта и перенос военной флотилии в Петропавловский порт; образование от восточной части бывшего Охотского приморского управления и полуострова Камчатки Камчатской области. После обсуждения предлагаемые меры были поддержаны Комитетом Министров и 2 декабря 1849 г. утверждены Николаем I [27].

Перенос военного порта на Тихоокеанском побережье из Охотска в Петропавловск привел к тому, что

генерал-губернатор предложил закрыть Якутско-Охотский почтовый тракт и взамен его учредить почтовый тракт Якутск – Аян. После обсуждения этих предложений в Комитете Министров они были утверждены Николаем I в декабре 1850 г. [28].

После закрытия 1 января 1852 г. Якутско-Охотского почтового тракта он перешел в разряд трактов местного значения, т.е. стал земским трактом.

После учреждения в ноябре 1856 г. Приморской области Камчатская область была ликвидирована, а Охотский округ в 1858 г. был передан от Якутской области в состав Приморской области. Если с 1852 г. Якутско-Охотский тракт обеспечивал почтовое сообщение как с Камчатской областью, так и с Охотским округом, то после

1858 г. транзитное значение тракта значительно уменьшилось.

В 1860 г. после фактического завершения передачи Охотского округа тракт стал проходить между Якутской и Приморской областями. Вскоре этот факт оказал свое негативное влияние на состояние тракта. Если содержание пути и станций в пределах Якутской области было удовлетворительным, то этого нельзя было сказать о приморском отрезке тракта.

Так, например, 16 июня 1862 г. военный губернатор Приморской области контр-адмирал Петр Васильевич Казакевич обратился к генерал-губернатору Восточной Сибири генерал-майору Михаилу Семеновичу Корсакову: «*Охотское земское управление... донесло мне... станций Охотского округа Якутского тракта Анчинская, Юдомская, Кетандинская и Агаткинская пришли в совершенную ветхость и угрожают падением, а потому требуется немедленно устроить вновь почтовые станции, по не имению в Охотске людей, кои могли бы взять на себя устройство станционных домов... постройка домов этих может состояться только через желающих из Якутска...*» [29].

Пока шла переписка между Иркутском, Николаевском и Якутском, на Агаткинской станции тунгусом Тарасовым была построена новая станция. Якутский областной архитекторский помощник, прапорщик Николай Иванович Петров нашел состояние станции как удовлетворяющее требованиям, предъявляемым к станционным зданиям, и рекомендовал взять в казну. Им же были составлены типовый проект и сметы на строительство Анчинской, Юдомо-Крестовской и Кетандинской станций.

После согласования проект и смета были утверждены генерал-губернатором, и Якутским областным управлением строительство трех станций отдано с торгов 31 июля 1864 г. за 1649 руб. 74 коп. отставному титулярному советнику Ивану Поротову, с обязательством завершить строительство всех трех станций в 1866 г. [30].

Проблемы содержания в исправном состоянии станций на тракте в дальнейшем и обеспечение непрерывной гоньбы стали причиной того, что все станции за

Въ случаѣ утраты страховой корреспонденціи, почтово-телеграфное вѣдомство отвѣтствуетъ предъ подавателемъ согласно дѣйствующимъ законамъ и конвенціямъ. За утрату посылки безъ цѣны почтово-телеграфное вѣдомство не отвѣтствуетъ.—Объ утратѣ страховой корреспонденціи подаватель долженъ заявить, не позже *двухъ лѣтъ* (для внутренней корреспонденціи) и *одного года* (для международной) со дня подачи ея на почту, Начальнику Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ или тому главному мѣстному почтово-телеграфному начальству, въ вѣдѣніи коего состоитъ учрежденіе, гдѣ была подана корреспонденція, съ представленіемъ настоящей росписки или засвидѣтельствованной копій съ нея.—Если подаватель пожелаетъ, чтобы вознагражденіе было выдано не ему, а адресату или другому лицу, то долженъ это оговорить въ заявленіи.



Въ случаѣ утраты почтово перевода почтово-телеграфное вѣдомство возвращаетъ отправителю принятую для перевода сумму или посылаетъ по его желанію дубликатъ перевода безъ вниманія за то платы. Объ утратѣ перевода отправитель долженъ заявить не позже *двухъ лѣтъ* со дня подачи перевода на почту Начальнику Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ или тому Главному мѣстному Начальству, въ вѣдѣніи коего состоитъ учрежденіе, гдѣ былъ поданъ переводъ, съ представленіемъ настоящей росписки или засвидѣтельствованной копій съ нея. Если отправитель пожелаетъ, чтобы былъ посланъ дубликатъ перевода, то долженъ оговорить это въ заявленіи.

Российское почтово-телеграфное ведомство гарантирует!!!

Алданом до Юдомо-Крестовской включительно были переданы в ведение Якутского областного правления.

Разрешение (по положению от 22 декабря 1869 г.) беспрошлинного ввоза товаров через Охотский порт, хотя и не сразу, но внесло некоторое оживление в движение по Якутско-Охотскому тракту. Этому способствовала и организация Добровольным флотом с 1886 г. ежегодных, до четырех, круговых рейсов по Охотскому морю, с заходом судов в Охотск.

Сперва некоторые из купцов Якутской области и Охотска, а с начала 90-х годов и Приамурское товарищество, использовали Якутско-Охотский тракт для ввоза в край чая и других заморских товаров. Львиная доля этих товаров по тракту доставлялась на Юдомский Крест, а оттуда сплавом до Якутска.

Первый рейс парохода «Громов» торгового дома Анны Ивановны Громовой в 1898 г. по рекам Алдан и Мая, затем курсирование парохода «Михаил» компании Михаила Александровича Коковина и Ивана Александровича Басова, а с 1905 г. открытие регулярной пароходной линии Якутск – Усть-Мая (пароходство Николая Егоровича Глотова) значительно облегчили условия и сократили время сплава товаров до Якутска [31]. Только чая разных сортов через Охотск в Якутск доставляли до 2000 мест (10 тыс. пудов), с платой за место около 15 руб. Из Якутской области в Охотск вывозили, в ограниченных размерах, продукцию животноводства [32].

Определенные надежды на оживление движения по тракту были связаны с прокладкой в 1909–1910 гг. телеграфной линии Якутск – Охотск. Предполагался перевод отдельных участков тракта вдоль телеграфной линии, а местами и совмещение почтовых станций с контрольными телеграфными станциями.

Именно с прокладкой телеграфа связано одно из последних подробных описаний Якутско-Охотского тракта начальником Иркутского почтово-телеграфного округа Робертом Юльевичем Зонненбургом в 1909 г. [33].

С образованием в 1909 г. Камчатской области и включением Охотского округа в ее состав оживилось почтовое сообщение по Якутско-Охотскому тракту. Ежемесячные отправления почты в обоих направлениях, использование тракта для ввозной и вывозной торговли в ограниченных объемах сохранили свое значение до начала 20-х годов XX в. Несмотря на кратковременное включение в начале 20-х годов Охотского округа в состав Якутии, в положении тракта не произошло заметных изменений, а в середине 20-х годов тракт окончательно исчез из системы путей сообщения региона.

Но прошло чуть более десятилетия, и жизнь вновь поставила вопрос о связи Охотского побережья с внутренними районами Северо-Востока России. Наступила новая эпоха – эра Дальстроя и его детища – Колымского тракта.



Вызовъ къ торгамъ.

Въ Присутствіи Якутскаго Ок- ружнаго Полицейскаго Управленія назначены торги 2-го Января 1916 года съ переторжкой черезъ три дня на отдачу въ содержаніе обыватель- скихъ станцій Поротовской Охот- скаго тракта.

Вызов к торгам на содержание почтовой станции.

Литература

1. Сгибаев А. Охотский порт с 1649 по 1852 г. (Исторический очерк) // Морской сборник. – СПб., 1869. – № 11. – С. 1–92.
2. Казарян П.Л. Пути сообщения Якутии (XVII–начало XX вв.) // Транспорт России: Анализ, проблемы, перспективы. – М., 2005. – Вып. 3. – С. 387–395.
3. Казарян П.Л. 275 лет учреждения Якутско-Охотского тракта // Якутия – 2006: Календарь знаменательных и памятных дат. – Якутск, 2006. – С. 168–172.
4. Дополнение к актам историческим. – СПб., 1857. – Т. 6. – С. 406.
5. Путешествия флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану, в продолжении осми лет, при географической и астрономической морской экспедиции, бывшей под начальством флота капитана Биллингса, с 1785 по 1793 год. – СПб., 1802. – Ч. 1. – С. 116–134.
6. Памятники сибирской истории XVIII в. – СПб., 1885. – Кн. 2. – С. 37.
7. Миллер Г.Ф. Известие о торгах сибирских // Ежемесячные сочинения, к пользе и увеселению служащие. Сентябрь. – СПб., 1755. – С. 258.
8. Берх В.Н. Первое морское путешествие россиян, предпринятое для географической задачи: соединяется ли Азия с Америкой? и совершенное в 1727, 28 и 29 годах под начальством флота Капитана 1-го ранга Витуса Беринга. – СПб., 1823. – С. 14–19.
9. Дополнение к актам историческим. – СПб., 1869. – Т. 11. – С. 23–24.
10. Памятники сибирской истории XVIII в. – Кн. 2. – С. 260–261.
11. Там же. – С. 46–64.
12. РГА ВМФ. Ф. 913. Оп. 1. Д. 2. Л. 10–15об.
13. Беринг В. Краткая реляция о Сибирской экспедиции. – СПб., 1824. – С. 8–9.
14. Описание Иркутского наместничества 1792 года. – Новосибирск, 1988. – С. 162.
15. Сгибнев А. Экспедиция Шестакова // Морской сборник. – СПб., 1869. – № 2. – С. 1–34.
16. Стрелов Е.Д. Акты архивов Якутской области (с 1650 г. до 1800 г.). – Якутск, 1916. – С. 132.
17. Путевые записки адмирала барона Ф.П. Врангеля // Исторический вестник. – СПб., 1884. – № 10. – С. 172.
18. ПСЗРИ. Собр. I. – СПб., 1830. – Т. 8. – С. 461, 520.
19. Сашенков Е.П. Полярная почта. – М., 1975. – С. 38.
20. Крашенинников С.П. Описание земли Камчатки. – СПб., 1755. – Т. 2. – С. 271–289.
21. Казарян П.Л. Пути сообщения Якутии // Дороги Якутии. – М., 2004. – С. 35.
22. ПСЗРИ. – Собр. I. – СПб., 1830. – Т. 21. – С. 875.
23. Новый указатель дорог в Российской империи. – М., 1803. – С. 313–314.
24. ПСЗРИ. Собр. I. – СПб., 1830. – Т. 38. – С. 489.
25. Казарян П.Л. Якутско-Аянский тракт // Земля Иркутская. – Иркутск, 2004. – № 3 (26). – С. 12–20.
26. Памятная книжка Якутской области на 1867 год. – СПб., 1869. – С. 206–207.
27. РГИА. Ф. 1263. Оп. 3. Д. 197. Л. 1–11об.
28. ГАИО. Ф. 24. Оп. 12. Д. 658. Л. 15об.
29. Там же. Оп. 6. К. 2307. Д. 65. Л. 1, об.
30. Там же. Л. 19–20.
31. Там же. Ф. 25. Оп. 28. К. 1382. Д. 320. Л. 128, 151; Казарян П.Л. Из истории учреждения Ленского пароходства // Наука и техника в Якутии. – Якутск, 2004. – № 2 (7). – С. 53.
32. Унтербергер П.Ф. Приамурский край. 1906–1910 гг. – СПб., 1912. – С. 227.
33. Зонненбург Р.Ю. Из Якутско-Охотского края. – Иркутск, 1910.

Иллюстрации из личного архива автора.

Автор выражает благодарность за оказанную помощь: ведущему специалисту РГА ВМФ Т.С. Федоровой в расшифровке путевого журнала мичмана П.А. Чаплина, а также инженеру-геодезисту Н.Н. Федоренко и технику-картографу Е.Г. Гуриновой в составлении карты путей сообщения Якутск–Охотск.

НОВЫЕ КНИГИ



Юзмухаметов Р.Н. История поисков и открытия месторождений алмазов в России / Р.Н. Юзмухаметов; отв. ред. П.Л. Казарян; ИГИ АН РС(Я). – Якутск: Изд-во ЯНЦ СО РАН, 2006. – 320 с.

В монографии впервые представлена систематизированная история поисков алмазов в России с 1829 г. до наших дней. В ней на основе архивных и опубликованных источников показана хроника геологических работ, увенчавшихся открытием россыпных и коренных месторождений алмазов на Урале, Якутской и Архангельской алмазоносных провинций.

Предназначена для историков, специалистов по истории естествознания, студентов гуманитарных и технических вузов, широкого круга читателей.