Iamskaia gon'ba v Sibiri do kontsa XVII v.

Problema poiavleniia i funktsionirovaniia

*Les relais de poste en Sibérie jusqu'à la fin du XVIII^e siècle : origines et
fonctionnement*

*Origins and operation of Siberian coaching inns before the late seventeenth
century*

Oleg V. Semenov

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/monderusse/11113>

DOI : 10.4000/monderusse.11113

ISSN : 1777-5388

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2019

Pagination : 147-174

ISBN : 978-2-7132-2795-0

ISSN : 1252-6576

Référence électronique

Oleg V. Semenov, «Iamskaia gon'ba v Sibiri do kontsa XVII v.», *Cahiers du monde russe* [Онлайн], 60/1 | 2019, Выложить онлайн 01 janvier 2022, Наводить справки в 06 janvier 2022. URL: <http://journals.openedition.org/monderusse/11113> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/monderusse.11113>

OLEG V. SEMENOV

IAMSKAIA GON'BA V SIBIRI DO KONTSA XVII V.

Problema poiavleniia i funktsionirovaniia

[Les relais de poste en Sibérie jusqu'à la fin
du XVII^e siècle : origines et fonctionnement]

Судьба государства зависит от сложившейся в нем системы управления. Пример восточнославянских земель, объединение которых, а в последующем и существование в рамках Московской Руси – России протекали в непростых исторических условиях, яркое тому подтверждение. Лишь эффективное управление позволяло московским владельцам сосредоточивать в своих руках скудные внутренние ресурсы, умело используя их для отражения внешней агрессии и расширения границ.

Одним из элементов управления является система связи. Древнейшей формой правительственных сношений в русских землях было неорганизованное сообщение, которое функционировало посредством подвальной повинности сельских и городских жителей. В XIV в. по инициативе княжеских властей оформилась ямская гоньба¹. Во многом она строилась по образцу монгольской и китайской систем связи. Со временем происходило увеличение численности и протяженности ямских коммуникаций, вызванное интересами политической централизации и отчасти внешней политики. Вместе с тем росло бремя (натуральное и денежное) по содержанию организованного сообщения для населения. На заключительном этапе складывания единого Русского государства (эпоха Ивана III и Василия III) ямская гоньба функционировала в качестве сложившегося института. При Иване IV она была реформирована, благодаря чему приобрела более профессиональный

1. См. подробнее: О.В. Семенов, «О времени и обстоятельствах возникновения ямской гоньбы в русских землях», *Известия Уральского федерального университета*, 2016, №1 (148), с. 103-119.

вид². Тем не менее, даже в последний век Московского царства роль подводной повинности в обслуживании перевозок оставалась весомой. Жизнестойкость последней объяснялась дешевизной ее содержания для казны.

Поход казаков под руководством Ермака Тимофеевича положил начало включению Сибири в состав московских владений. Удержание столь отдаленного и обширного края, над которым довлела постоянная внешняя и внутренняя военная угроза, а также его успешное освоение были возможны только при наличии эффективного управления, немыслимого без качественной и надежной связи. «За Камнем» сразу же был введен институт городских воевод, располагавших более широкими полномочиями и самостоятельностью, чем уездно-волостная администрация большинства районов европейской России. Вместе с тем формировалась транспортная сеть, необходимая для регулярной переброски значительного количества людей и грузов. Первое время основным официальным путем в Сибирь был Чусовской, которым в 1582 г. проследовала ермаковская дружина. Он шел от р. Камы по рр. Чусовой и Серебрянке. Затем через 25-верстный Тагильский волок можно было преодолеть Уральский хребет и продолжить движение по рр. Баранче, Тагилу, Туре и Тоболу. Перевалочной базой на этом маршруте являлся Верхнетагильский городок – первый опорный пункт Москвы «за Камнем»³. Чусовская дорога имела ряд недостатков. Она проходила по бурным и мелким рекам, трудному волоку. Ее функционирование ухудшало отношения государства со Строгановыми⁴. Поэтому, как только союзные хану Кучуму Пелымское и Кондинское княжества в 1588 г. признали себя русскими данниками, роль главной транспортной артерии в Сибирь перешла к более удобному Вишеро-Лозьвинскому (Чердыно-Лозьвинскому) пути⁵. Он пролегал севернее – от Чердыни по рр. Вишере, Лозьве, Тавде и далее по Тоболу. Новой перевалочной базой стал срубленный на нем Лозьвинский городок⁶. Впрочем, и эта трасса не смогла устроить правительство. События последующих лет показали ее уязвимость в военном отношении⁷.

2. См. подробнее: О.В. Семенов, «Ямская реформа в Московском государстве в XVI в.», *Известия Уральского федерального университета*, 2017, №1(160), с. 116–129.

3. Верхнетагильский городок был сооружен отрядом воеводы кн. С.Д. Болховского летом 1584 г. Он располагался на левом берегу Тагила напротив горы Медведь-Камень (севернее современного Нижнего Тагила).

4. Чусовская дорога проходила через строгановские владения. Ее использование в качестве главного пути за Урал ущемляло права магнатов. Эксплуатация дороги затруднялась также тем, что население строгановских территорий было освобождено от несения подводной повинности.

5. В 1588 г. Верхнетагильский городок был «покинут впусе», после чего дорога через Тагильский волок пришла в упадок.

6. Лозьвинский городок был поставлен в 1588 г. при впадении р. Ивдель в Лозьву последним верхнетагильским воеводой И.И. Ордин-Нащокиным.

7. В 1590 г. Пелымское и Кондинское княжества подняли антирусское восстание, сделав опасным движение по Лозьве и Тавде. Для его подавления были отправлены войска под руководством кн. П.И. Горчакова и Н.В. Траханиотова, которые в 1593 г. основали Пелым

К тому же, постепенное смещение центра тяжести русской колонизации на юг требовало наличия более короткого и менее изнурительного маршрута «за Камень». К 1596/1597 г. А.С. Бабиновым такой путь был обнаружен. Он шел от Соликамска через рр. Усолка, Сурмог, Яйву, Чикман, Молчан, Косьву, Кырю, Лялю, Мостовую и упирался в верховья р. Туры. Дорога являлась сухопутной. По протяженности она была в несколько раз меньше Вишеро-Лозьвинского пути. Вдоль нее располагались запасы строевого леса и более плодородные, чем в Северном Зауралье, земли. Новый тракт получил название Бабиновского («Русского», «Верхотурского», «Усольского», «Сибирского») и с 1598 г. функционировал в качестве правительственной магистрали⁸. На протяжении XVII и части XVIII вв. через него шел основной поток людей и грузов из европейской России в «дальнюю государствену отчину» и обратно. Движение по остальным «чрезкаменным» путям в фискальных интересах было ограничено или вовсе запрещено. Новой перевалочной базой, «главными воротами» в Сибирь стал основанный весной 1598 г. на левом берегу Туры г. Верхотурье, мыслившийся как конечный пункт Бабиновской дороги.

Помимо поиска удобных путей сообщения перед властями стояла задача по внедрению за Уралом эффективной формы связи. Первое время казенные перевозки в крае осуществлялись за счет подводной повинности аборигенов. Привлечение остяков, татар и вогуличей к обслуживанию неорганизованного сообщения объяснялось нехваткой русских насельников. Непривычная и обременительная повинность вызывала недовольство коренных жителей. Она накаляла и без того беспокойную обстановку в регионе, не обеспечивая надлежащей связи: ясачные люди гоняли нерадиво и разбегались. К концу XVI в. правительство вынуждено было склониться к мысли о заведении в Сибири правильных сношений⁹. История ямской гоньбы «за Камнем» во многом до сих пор остается «белым пятном» историографии, а ямщики – фактически неизученной категорией местного населения. Настоящая статья отчасти устраняет этот недостаток.

В историографии нет единства по вопросу об обстоятельствах появления самого раннего и важнейшего в азиатской России Верхотурского

(при впадении р. Пелым в Тавду) и Березов (на берегу Северной Сосьвы). Окончательная ликвидация вогульского мятежа произошла зимой 1593/1594 гг.

8. В начале 1598 г. Лозьвинский городок был ликвидирован. Его гарнизон (46 стрельцов и казаков) перевели в Верхотурье, а деревянные укрепления использовали для достройки стен Пельма. После этого Вишеро-Лозьвинский тракт пришел в упадок, хотя какое-то время продолжал эксплуатироваться торговыми и промышленными людьми.

9. О важной роли организованного сообщения в деле территориального роста страны говорил еще И.Я. Гурлянд. Ученый отмечал такую черту политики московских государей, начиная с Ивана III, как «стремление заводить ямы сейчас же по приобретении новой земли» (И.Я. Гурлянд, *Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века*, Ярославль, 1900, с. 54-55).

яма. Большинство исследователей относили его основание к 1598¹⁰, 1599¹¹, 1600 г.¹² или началу XVII в.¹³ По предположению И.Я. Гурлянда, решение об учреждении ямской слободы могло быть принято в Москве одновременно с распоряжением о строительстве Верхотурья в конце 1597 г. Однако сам ям возник позднее – между 1599 и 1600 гг. К непосредственному осуществлению обязанностей ямщики приступили до ноября 1600 г.¹⁴ В доказательство ученый сослался на текст челобитной 1644 г., в которой жители Верхотурского яма указывали на предоставленную им царем Федором Ивановичем «уставную грамоту» (к этому моменту утраченную)¹⁵. Трудно сказать, планировало ли правительство при основании новой перевалочной базы в Сибирь учреждать ям. К тому же остается под вопросом существование упомянутого документа. Из источников видно, что к началу 1599 г. государственные перевозки в Верхотурском уезде осуществлялись аборигенами, в первую очередь, проживавшими вдоль Бабиновской дороги лялинскими вогуличами (около 30 человек). Подводная повинность вызывала с их стороны многочисленные жалобы. Так, челобитчики подчеркивали, что зимой и летом «гоняют» «с Ляли» до Соликамска, Тюмени и Пелыма, претерпевая «убытки» и «обиды великие»¹⁶. В числе последних они называли присвоение служилыми людьми их лошадей и упряжи. При этом с аборигенов продолжал взиматься ясак пушниной¹⁷. Обременяло подводную повинность и удручающее состояние Бабиновской дороги¹⁸.

Недовольство коренного населения подталкивало власти к ответным шагам. Не позднее второй половины 1598 г. в Москве был поставлен вопрос о введении в крае организованного сообщения. Грамота от 4 октября 1598 г.

10. См.: П.А. Корчагин, *История Верхотурья (1598-1926). Закономерности социально-экономического развития и складывания архитектурно-исторической среды города*, Екатеринбург, 2012, с. 34; В.Д. Назаров, «Зауральская эпопея XVI века», *Вопросы истории*, 1969, №12, с. 115; *Очерки истории и культуры города Верхотурья и Верхотурского края (К 400-летию Верхотурья)*, Екатеринбург, 1998, с. 12.

11. См.: А.Н. Вигилев, *История отечественной почты*, М., 1979, ч. 2, с. 38; М.Н. Виташевская, *Старинная русская почта*, М., 1962, с. 37.

12. См.: Г.А. Бординских, В.В. Шилов, *Бабиновская дорога – путь длиною в 400 лет*, Березники, 1998, с. 19; П.Н. Буцинский, *Заселение Сибири и быт первых ее насельников*, Тюмень, 1999, т. 1, с. 52; И.Я. Кривошеков, *Словарь Верхотурского уезда Пермской губернии*, Пермь, 1910, с. 432.

13. *Крестьянство Сибири в эпоху феодализма*, Новосибирск, 1982, с. 132.

14. Гурлянд, *Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века*, с. 177, прим. 3.

15. АИ (Акты исторические, собранные и изданные Археографическою комиссиею), СПб., 1841, т. 3, №234, с. 393–394.

16. Трудно сказать, гоняли ли лялинские вогуличи непосредственно до Тюмени или до одной из ясачных волостей по дороге от Верхотурья к ней (где сменялись другими аборигенами). Из грамоты будущему основателю Туринска Ф.О. Янову (от 30 января 1600 г.) следовало то, что к этому времени подводная повинность от Епанчина юрта до Тюмени ложилась на епанчинских вогуличей (Г.Ф. Миллер, *История Сибири*, М., 1999, т. 1, №33, с. 376).

17. Миллер, *История Сибири*, т. 1, №30, с. 371–372.

18. АИ, СПб., 1841, т. 2, №26, с. 24–25.

предписывала верхотурскому воеводе В.П. Головину «с товарищи» произнести перед аборигенами «жалованное слово», «чтоб они жили по своим юртам безо всякие боязни, а вперед с них подвод под наших (царских. – О.С.) гонцов и под казну не будет», поскольку «устроить вперед в новом городе, на Верхотурье, велено ям и подводам стоять на Верхотурье». Ямщиков следовало набирать из «торговых охочих людей», – «человек до десяти». Им полагались подмога («на всякой год по десяти рублей человеку»), пашня и «всякие угоды». До устройства яма планировалось облегчить подводную повинность аборигенов. Администрация должна была отправлять «из сибирских городов гонцов» по Бабиновской дороге лишь «на усольских подводах» (находившихся в это время в Верхотурье)¹⁹. Впрочем, грамота от 29 декабря 1598 г.²⁰ была уже не столь категоричной. Согласно этому документу, В.П. Головину и И.В. Воейкову указывалось отпускать до Соликамска «скорох гонцов» не только на усольских, но и на вогульских подводах²¹.

Устройство 10-пайного яма было недостаточно для решения проблемы перевозок на официальном пути в Сибирь. С неизбежностью потребовалось бы увеличение его размера и основание целой сети ямских поселений вдоль основной транспортной артерии края. Это грозило новыми расходами для казны. Судя по всему, соображения финансовой экономии заставили правительство почти сразу отказаться от планов по введению организованного сообщения. Их сменила идея реформирования подводной повинности. Из памяти, приложенной к наказу отправлявшимся в начале 1599 г. на тобольское воеводство С.Ф. Сабурову «с товарищи» следовало, что ранее били челом «сибирские служилые и ясачные татарове всех сибирских городов». Они жаловались на тяжесть подводной повинности и просили «меж сибирских городов по волостям, в которых волостях пригож, ямы устроити, и подводы и суды на ямах держать, и ближние волости на те ямы приписать и ясаков с тех волостей не имати»²². Отмеченной памятью воеводам предписывалось, «едучи дорогою от Соли Камской до Верхотурья и до Тюмени, и до Тоболсково», «говорить татаром и остяком и вагуlichem», что «вперед с них подвод и проводников не будет, а велено меж сибирских городов устроить ямы, и подводы и проводников держати на ямех»²³. По прибытии в разрядный центр, С.Ф. Сабуров «с товарищи» должны были осуществить широкий сыск. В ходе него предполагалось выяснить, в каких волостях между сибирскими

19. СПФА РАН (Санкт-Петербургский филиал архива Российской Академии наук), ф. 21, оп. 4, кн. 2, л. 41 об.–44.

20. В Верхотурье грамота была доставлена 23 февраля 1599 г.

21. АИ, т. 2, №8, с. 10.

22. Аборигены отмечали, что предоставляют под «всяких» людей «подводы и проводники, а водяным путем – суды и гребцов». При отсутствии средств передвижения, «гонцы» их «бьют и мучат на правежу». Между тем, «ямов... у них меж городов нет». От подобной «тесноты» и «насиления великого» многие ясачные люди разбежались (РГАДА (Российский государственный архив древних актов), ф. 214, оп. 1, кн. 2, л. 126-127 об.).

23. РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 2, л. 184.

городами «ямы пригож устроити», в каком количестве, «и по сколку человек на яму татар ясачных устроити, и по сколку им подвод на яму держати, и с которые волости х которому яму приписать, и почему с тех волостей ясаку емлют». По результатам следствия тобольские власти обязывались, «смотря по тамошнему делу, как бы государю было прибыльнее», а аборигенам «лехче», организовать «ямы», приписав к ним отдельные ясачные волости и освободив их от уплаты ясака. В случае если «меж сибирских городов ямов устроити и с волостей ясак сложити без государева указу» будет «немочно», им наказывалось «отписати» в приказ Казанского и Мещерского дворца, откуда ждать дальнейших распоряжений²⁴.

Неясно, насколько были реализованы эти намерения. Во всяком случае, в положении лялинских вогуличей ничего не изменилось. Во второй половине 1599 г. они, как и прежде, осуществляли перевозки (с одновременной уплатой ясака), сетуя на их обременительность и злоупотребления, чинимые проезжими лицами. Однако если раньше аборигены просили об облегчении повинности (за счет сокращения оклада взимаемой дани, усиления борьбы с «насильством» ездоков и т.д.), то теперь ставили вопрос о ее отмене, подчеркивая, что «вперед им от подвод прожить немочно»²⁵. Настойчивые жалобы окончательно убедили власти в необходимости утверждения «за Камнем» организованной связи. Грамотой от 25 ноября 1599 г.²⁶ верхотурскому воеводе кн. И.М. Вяземскому и письменному голове Г.С. Салманову сообщалось о решении освободить лялинских вогуличей от гоньбы и «ям на Верхотурье... устроити вскоре», о чем «наш (царский. – О.С.) указ будет». До тех пор основное бремя транспортировок по Бабиновской дороге ложилось на тяглое население Перми Великой. Верхотурской администрации предписывалось задерживать все прибывавшие из Соликамска подводы с проводниками. Их следовало «кормить» и отпускать назад только под уезжавшими людьми. Лишь при отсутствии в Верхотурье усольских средств передвижения к перевозкам привлекались сибирские аборигены. Также воеводы должны были ужесточить борьбу со злоупотреблениями «гонцов». Если в ходе поездок лошади получали увечья или не возвращались, то надлежало осуществить сыск, по итогам которого с виновного взыскивались убытки в пользу владельцев подвод²⁷. Учитывая время, необходимое для преодоления расстояния от Москвы до Верхотурья, а также реализации пока еще отсутствующего указа «о ямех», можно предположить, что ямские охотники появились здесь только в следующем году. Именно тогда их впервые начинают фиксировать источники²⁸.

24. Там же, л. 127 об.–129.

25. *Верхотурские грамоты конца XVI – начала XVII в.*, М., 1982, вып. 1, №16, с. 43–44.

26. В Верхотурье грамоту доставили 25 января 1600 г.

27. РГБ (Российская государственная библиотека), ф. 256, картон. 47, ед. хр. 12, л. 4–6.

28. Ямщики в Верхотурье могли появиться уже в начале 1600 г. Грамота Ф.О. Янову (от 30 января 1600 г.) сообщала о том, что верхотурским властям предписывалось отправить в учреждаемый Туринск 6 ямщиков (РИБ (Русская историческая библиотека), т. 2, №47, стб. 66).

К непосредственной гоньбе, как явствует из поздней ямской челобитной (1619 г.), они приступили не раньше осени 1600 г.²⁹

Система ямской гоньбы в Сибири являлась составной частью общерусского организованного сообщения. В силу региональной специфики она обладала рядом особенностей, которые в европейской России к началу Смуты встречались в виде исключения³⁰. «За Камнем» вся полнота власти над ямским делом (как и надзор за состоянием транспортных коммуникаций) сосредоточивалась в руках воевод, а решением вопросов, связанных с учреждением и деятельностью ямов, целиком занималось государство³¹. Благодаря этому достигался более высокий уровень централизации управления связью и улучшалось качество ее функционирования³².

Большинство подробностей основания Верхотурского яма неизвестны. Скудость источников частично компенсируется тем, что его устройство проходило по типичной для Сибири схеме. Центральными или местными властями назначался приборщик, вероятно, из детей боярских. В условиях слабой заселенности края, будущих ямщиков набирали в уездах европейской России из нетяглых «охочих людей»³³. Каждому добровольцу предоставлялась единовременная казенная 20-ти рублевая подмога «с крепкою порукою», по-видимому, бесплатные подводы до места поселения и лошади для гоньбы с необходимым «припасом»³⁴. Также часть ямщиков могли прибрать из местного населения. В грамоте от 20 декабря 1600 г. письменному голове Г.С. Салманову говорилось о 10 верхотурских торговых людях, которые «били... челом в ямские охотники»³⁵. На месте насельники будущего яма поступали в распоряжение назначенного воеводской администрацией

29. АИ, т. 3, №78, с. 74.

30. Отдаленность и обширность Сибири в условиях постоянной военной угрозы и слабости русских позиций требовали организации здесь особенно эффективной правительственной связи, с помощью которой в кратчайшие сроки можно было закрепить край за Москвой.

31. За Уралом натуральная ямская повинность сводилась в основном к прокладыванию и ремонту тяглецами дорог. Иногда (если ямщики не справлялись с нагрузками) население привлекалось к гоньбе с ямов. Денежной ямской повинности в крае до конца XVII в. не было.

32. Полагаться на бедное и немногочисленное славянское население в вопросах устройства и функционирования ямов было опрометчиво. От этого пострадали бы и сами тяглецы, и качество правительственной связи. К тому же, как показал опыт европейской России, практика комплектования и содержания ямов населением уменьшала зависимость ямщиков от государства и усиливала текучку кадров, что негативно отражалось на эффективности гоньбы.

33. Материалы хронологически близкой к отмеченным событиям переписи Ф. Тараканова (1621 г.) свидетельствуют о том, что многие верхотурские ямщики происходили из разных частей Поморья (уездов Чердынского, Сольвычегодского и т.д.) (РГАДА, ф. 1111, оп. 4, кн. 1, л. 72 об., 73 об.–74 об., 77 об.–78 об., 85, 85 об.–86, 90–91, 91 об.; см. также: А.Г. Мосин, *Уральские фамилии: Материалы для словаря*, Екатеринбург, 2000, т. 1, с. 91, 410).

34. РГАДА, ф. 1111, оп. 4, кн. 1, л. 92 об.

35. Миллер, *История Сибири*, т. 2, №19, с. 191.

стройщика (из сибирских детей боярских), который занимался их расселением и обустройством: отводил в слободе места под дворы и огороды, выделял пашенные и луговые угодья и т.д.³⁶ По итогам этих действий составлялась строельная книга, один экземпляр которой оставался в уездном центре, другой отправлялся в Москву. После того, как ямщики устроились, они приступили к выполнению служебных обязанностей, т.е. Верхотурский ям начал функционировать. Однако полностью он был укомплектован не раньше 1601 г.³⁷

Введение организованного сообщения в одном населенном пункте не могло обеспечить надежной связи края с центром государства. Судя по всему, одновременно с решением о строительстве Верхотурского яма был поднят вопрос об учреждении по соседству с ним на официальной дороге других ямских станций. В упомянутой выше грамоте от 25 ноября 1599 г. говорилось о планах «устроить вскоре» ямы не только в Верхотурье, но также «меж Верхотурья и Соли Камской и Тюмени»³⁸. Правда неясно, шла ли здесь речь о будущем Туринском яме.

Весной 1600 г. при впадении р. Ялымки в Туру рядом с бывшим татарско-вогульским Епанчиным городком был основан г. Туринск. В нем сразу появились ямщики. Начиная с Г.Ф. Миллера³⁹, в историографии утвердилось мнение о том, что основной причиной строительства данного населенного пункта как раз и была необходимость в заведении ямской гоньбы⁴⁰. Этот вывод основывался на поверхностном толковании текста грамоты (от 30 января 1600 г.) будущему основателю города тюменскому письменному голове Ф.О. Янову. В источнике сообщалось о принятом решении на пути «меж Верхотурья и Тюмени, в Епанчине юрте, строить ям» (на 50 ямщиков), а «для береженья... поставити острог». До начала работ Янов должен был обратиться к окрестным аборигенам с «государевым жалованным словом», подчеркивая то обстоятельство, что организованная связь избавит их от несения

36. По наблюдениям И.Я. Гурлянда, основанным на материалах европейской России, «разверстка между охотниками земель, отведенных к яму», могла производиться как стройщиком, так и в его присутствии полюбовно самими ямщиками (Гурлянд, *Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века*, с. 140).

37. Численность Верхотурского яма в первые годы его существования неизвестна. Судя по всему, к концу 1600 г. часть паев оставалась вакантной, косвенное подтверждение чему содержится в грамоте от 17 января 1601 г. В этом документе, адресованном верхотурским властям, говорилось о просьбе ямщиков разрешить добровольцам из стрельцов, казаков и торговых людей, которые «вперед учнут... бити челом в ямские охотники», выносить свои дворы в ямскую слободу (АИ, т. 2, №36, с. 34).

38. РГБ, ф. 256, картон. 47, ед. хр. 12, л. 4.

39. *Географический лексикон Российского государства*, М., 1773, с. 408; Миллер, *История Сибири*, т. 1, с. 301.

40. См.: И.П. Козловский, *Первые почты и первые почтмейстеры в Московском государстве*, Варшава, 1913, т. 1, с. 24; Ю.В. Коновалов, «Население Ирбитской слободы в первые годы существования (1632-1682)», *Ирбит и Ирбитский край: Очерки истории и культуры*, Екатеринбург, 2006, с. 12-13; Н.Н. Симачкова, «Становление воеводской системы управления в Сибири в конце XVI – начале XVII в.»: Дис. канд. ист. наук, Тюмень, 2002, с. 96, 160.

подводной повинности⁴¹. В действительности, перед нами ловкий политический ход, имевший целью успокоить коренных жителей. Не случайно Москва настоятельно требовала от Янова «держать» к вогуличам «ласку и береженье великое». Не менее важными причинами основания Туринска, чем устройство ямской гоньбы, были высказанные в той же грамоте и хронологически близких ей документах соображения стратегического характера (среднее течение Туры оставалось открытым для набегов Кучумовичей и кочевников, а Верхотурье и Тюмень слишком удалены), а также необходимость развития в Сибири хлебопашества, ввиду неудачных попыток его заведения в Тарском и Пельымском уездах. Поэтому в Туринске предполагалось поселить не только ямщиков, но также служилых людей и крестьян⁴².

К сожалению, до нас не дошла строельная книга Туринского яма. Из сохранившихся материалов видно, что ответственность по его устройству падала на местные власти. В начале 1600 г. Москва предписала верхотурскому воеводе И.М. Вяземскому и письменному голове Г.С. Салманову укомплектовать будущий ям: 6 человек следовало выделить из числа верхотурских ямских охотников, а остальных («сколько приберется») набрать в Верхотурье из добровольцев⁴³. Не исключено, что именно верхотурским властям вменялось в обязанность предоставить ямщикам денежную подмогу (по 15 рублей на пай), возможно, бесплатный транспорт до места назначения и лошадей с «гонимой рухлядью»⁴⁴. По достижении Епанчина юрта, ямщики поступали в распоряжение Янова. Вместе с аборигенами, служилыми людьми и крестьянами они возводили Туринск. Янов (вероятно, через стройщика) должен был отвести им дворовые места, земли под пашни и сенные покосы⁴⁵, обеспечить необходимым провиантом⁴⁶ и семенным хлебом⁴⁷.

В условиях ограниченности людских ресурсов верхотурским властям, как затем и Ф.О. Янову, не удалось заполнить до конца Туринский ям. К началу 1601 г. он насчитывал всего 6 человек⁴⁸. Неизвестно, когда ямщики приступили к отправлению обязанностей. Скорее всего, это произошло в

41. К этому времени подведомственные тюменской администрации вогуличи Епанчинской волости гоняли к Тюмени и Верхотурью. Вероятно, они неоднократно жаловались на тяжесть подводной повинности, однако не просили учреждать по соседству с собой русский ям (Миллер, *История Сибири*, т. 1, №33, с. 376).

42. СПФА РАН, ф. 21, оп. 4, кн. 16, л. 319-320; Миллер, *История Сибири*, т. 1, №33, с. 374-377; РИБ, т. 2, №47, стб. 66-72.

43. Возможно, при решении этого вопроса верхотурские власти действовали посредством назначенного ими приборщика.

44. Миллер, *История Сибири*, т. 2, №21, с. 193.

45. Места и размеры ямских земель Янову поручалось определить самостоятельно – «смотря по тамошнему делу».

46. Продовольствие прислали из Верхотурья. Норму муки, крупы и толокна устанавливал лично Янов, «смотря по людям и по семьям, как кому мочно до нови прокормитца».

47. РИБ, т. 2, №47, стб. 66, 68, 69, 70-72.

48. Миллер, *История Сибири*, т. 1, №40, с. 384.

1600 г. Впрочем, из-за малочисленности, они вряд ли справлялись со всеми перевозками. Поэтому в значительной степени транспортировка людей и грузов по-прежнему осуществлялась силами коренного населения. Лишь к началу 1602 г. Туринский ям был целиком укомплектован⁴⁹, после чего стало возможным его полноценное функционирование⁵⁰.

Логическим продолжением правительственной политики по закреплению в своих руках Туры – главной коммуникации, соединявшей бассейны Камы и Иртыша, – стало основание Тюменского яма. В литературе встречается неверное предположение о том, что он был второй (после Верхотурского яма)⁵¹ или даже первой по времени возникновения ямской станцией «за Камнем»⁵². Как и в предыдущих случаях, развязку событий ускорили жалобы аборигенов. К началу XVII в. основную часть казенных перевозок в рамках Тюменского уезда осуществляли юртовские служилые татары⁵³. Обременительность подводной повинности усиливалась благодаря тому обстоятельству, что одновременно они продолжали выполнять свои основные обязанности – нести ратную службу. Около 1601 г. тюменские служилые татары в количестве 50-ти человек составили челобитную⁵⁴. Они отмечали, что служат в Тюмени «всякие наши (государевы – О.С.) службы зимние и летние, пешие и конные, и отъезжие караулы, и на Тару их посылают». Вместе с тем, у них под царскую «казну и под гонцов» «емлют» подводы, которые «проводят» не только до Тобольска и до Верхотурья, но также до Соликамска, поскольку «у ясачных татар лошадей нет, все попадали»⁵⁵. От больших и частых «розгонов» «с надсады» у татар многие лошади погибли, отчего им впредь «служить немочно». Между тем, в других «городах устроены ямы, а у них де на Тюмени яму нет». Подытоживая челобитную, аборигены просили освободить их от перевозок. Ответной грамотой от 28 января 1601 г. тюменскому воеводе кн. Л.О. Щербатому сообщалось о принятом в Москве решении «устроить» «на Тюмени» организованную связь. За образец предполагалось взять недавно учрежденные Верхотурский и Туринский ямы⁵⁶.

Устройством Тюменского яма занимались тюменские власти, действовавшие, вероятно, через приборщика и стройщика. По распоряжению

49. Источники пополнения Туринского яма неизвестны. Не исключено, что на этот раз ямщиков прибирали не только в Сибири, но и в европейской России.

50. См.: Миллер, *История Сибири*, т. 1, №49, с. 399.

51. Гурлянд, *Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века*, с. 177-178.

52. В.М. Кружинов, *Тюмень: веки истории*, Екатеринбург, 1994, с. 12.

53. Тюменские служилые татары жили не в самой Тюмени, а в близлежащих юртах, расположенных по р. Тоболу от устья Исети до устья Иски.

54. Вероятно, челобитную следует датировать 1600 г.

55. Сложно сказать, насколько правдиво оценивали служилые татары величину своих «розгонов». Как было показано выше, к концу XVI в. гоньбу по Бабиновской дороге и Туре первоначально осуществляли лялиньские и епанчинские вогуличи, затем – верхотурские и туринские ямщики.

56. Миллер, *История Сибири*, т. 2, №21, с. 192.

Москвы, на месте («на Тюмени») они должны были прибрать в ямщики «охочих людей»⁵⁷, взять с них поручные записи, предоставить единовременную 15-рублевую подмогу на каждый пай и семенной хлеб из казенных житниц, «чем сперва земля осеменить». После этого «охотников» следовало обустроить: выделить места под дворы, пашенные и луговые земли и т.д. О размерах последних Щербатому должно было прийти отдельное предписание из центра⁵⁸. По всей видимости, в том же 1601 г. Тюменский ям был основан и начал функционировать. Неизвестно, когда он был полностью укомплектован. Достоверно это произошло к началу 1605 г.⁵⁹

Первые сибирские ямы размещались при городах. Верхотурские ямщики сразу же поселились вблизи посада (за острогом) за впадавшей в Туру р. Калачик. Там они образовали ямскую слободу, сохранившуюся в топографии города до настоящего времени. Иная ситуация наблюдалась в Туринске и Тюмени. Здесь ямские слободы возникли после введения организованного сообщения. Поначалу насельники Туринского и Тюменского ямов проживали на посаде (в остроге) попеременно с представителями других слоев общества. Это приводило к неудобствам. По свидетельству туринских ямщиков, при устройстве им отвели по 6 саженей на двор⁶⁰, отчего «в остроге» обнаружилась «теснота великая, и огородов... развесть негде». Грамотой от 28 января 1601 г. Ф.О. Янову предписывалось основать ямскую слободу. Она примыкала к Туринску с востока и была отделена от него оврагом, через который перекинули мост⁶¹. Терпели «нужу великую» и тюменские ямщики. В 1604 г. они жаловались на то, что их пашни и сенокосы находятся в отдалении от острога – выше по Туре между рр. Тюменкой и Барымкой⁶². Данным обстоятельством пользовались окрестные татары, которые воровали с ямских лугов сено. Поэтому ямщики просили о разрешении переселиться с посада к угодьям. Ответной грамотой (от 29 января 1605 г.) письменному голове А.И. Безобразову предписывалось устроить за Тюменкой ямскую слободу, если там «жити мочно и от города недалеко, и от воинских людей... бесстрашно». В случае возникновения каких-либо вопросов, касающихся основания поселения ямщиков, местные власти должны были действовать самостоятельно – «смотря по тамошнему делу»⁶³.

57. Не исключено, что ямщиков на Тюменский ям прибирали также в европейской части страны. Материалы по времени близкой к этим событиям переписи Г.К. Зловидова (1623 г.) указывают на то, что фамилии части тюменских ямщиков имели поморское происхождение (см.: РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 5, л. 531-540).

58. Миллер, *История Сибири*, т. 2, №21, с. 192-193.

59. См.: Там же, №46, с. 219.

60. Для сравнения, верхотурским ямщикам предоставили по 12 саженей на каждое дворовое место (РГАДА, ф. 1111, оп. 4, кн. 1, л. 71-83).

61. Миллер, *История Сибири*, т. 1, №40, с. 383-384.

62. Современная р. Бабарынка в пределах Тюмени.

63. Миллер, *История Сибири*, т. 2, №46, с. 219-220.

Последними по времени возникновения за Уралом ямскими поселениями в XVII в. стали Демьянский и Самаровский ямы. Они располагались в низовьях Иртыша на основном пути, связывавшем Тобольск с севером и востоком Сибири⁶⁴. Как и в случае с ямами по Туре, их основанию способствовали жалобы аборигенов на тяжесть перевозок⁶⁵. Согласно Г.Ф. Миллеру, Демьянский и Самаровский ямы появились в 1637 г.⁶⁶ Эта датировка прочно утвердилась в литературе⁶⁷ и была принята на официальном уровне⁶⁸. Некоторые исследователи относили их основание к 1635 г.⁶⁹ Современный историк С.А. Белобородов предложил компромиссный вариант (правда, по отношению только к Самаровскому яму). Согласно ему, прибранные в 1635 г. в ямщики люди по неизвестным причинам не смогли (или не захотели) сразу обосноваться в устье Иртыша. Лишь после повторного указа в 1637 г. «бывшие остяцкие юрты князя Самара были заселены»⁷⁰. Свою версию событий выдвинул А.Т. Шашков. Ученый обратил внимание на содержащиеся в переписной книге Л.М. Поскочина (1683 г.) свидетельства ряда ямщиков (Юрия Мосеева сына Лыткина, Артюшки⁷¹ Леонтьева сына Карлина и Максима Васильева сына Мухина) о том, что каждый из них «в Сибирь пришел и живет на Самаровском яму» с 1632/1633 г.⁷² Он не исключал возможности появления еще в начале 1630-х гг. указа о приборе «охочих людей» для поселения

64. Демьянский ям находился в пределах Тобольского уезда при впадении Демьянки в Иртыш (совр. с. Демьянское). Самаровский – в Сургутском уезде, рядом с бывшим городком остяцкого кн. Самара (совр. г. Ханты-Мансийск). Оба населенных пункта подчинялись Тобольску.

65. См.: РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 16, л. 244-249; Е.В. Вершинин, А.Т. Шашков, «Документы XVII века по истории Сургутского уезда», *Материалы и исследования по истории Северо-Западной Сибири*. Екатеринбург, 2002, №11, с. 54-55.

66. *Географический лексикон Российского государства*, с. 80, 301; Миллер, *История Сибири*, т. 2, с. 97.

67. См.: П.А. Словцов, *Историческое обозрение Сибири*, Новосибирск, 1995, с. 101; И.В. Щеглов, *Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири: 1032-1882*, Сургут, 1993, с. 70.

68. В 2012 г. торжественно отмечалось 375-летие Демьянского сельского поселения. До недавнего времени 1637 г. считался датой основания и Ханты-Мансийска. Впрочем, несколько лет назад властями было принято решение о том, чтобы начинать историю столицы ХМАО – Югры с 1582 г. – древнейшего упоминания городка кн. Самара. Оставляя в стороне сомнительный вопрос об исторической преемственности между поселениями аборигенов и русских ямщиков, отметим, что даже принятая в качестве официальной дата является неверной: в источниках первое известие о «городе князя Самара» относится к 1583 г.

69. П.Н. Бучинский, *Заселение Сибири и быт первых ее насельников*, с. 120; Х.М. Лопарев, *Самарово, село Тобольской губернии и округа: Хроника, воспоминания и материалы о его прошлом*, Тюмень, 1997, с. 9; Н.И. Никитин, *Освоение Сибири в XVII веке*, М., 1990, с. 89; *Самаровский край: История Ханты-Мансийского района*, Тюмень, 2003, с. 18.

70. С.А. Белобородов, *Столица северного края: очерки истории Самарова – Остяко-Вогульска – Ханты-Мансийска*. М., 1996, с. 47-48.

71. Полная форма имени – Артемий или Артем.

72. А.Т. Шашков, «Самаровский ям и его жители в XVII в.», *Западная Сибирь: прошлое, настоящее, будущее*, Сургут, 2004, с. 77, 79, 81.

у Самаровых гор и на Демьянке⁷³. Впрочем, ввиду малочисленности ямщики не смогли тогда решить проблему гоньбы в крае, что потребовало дальнейших правительственных мероприятий, в результате которых ямы были окончательно заселены и стали действовать⁷⁴. Предположение А.Т. Шашкова заслуживает серьезного внимания. В одной из отписок (1635 г.) тобольские воеводы кн. М.М. Темкин-Ростовский «с товарищи» подчеркивали, что Ф.А. Скрыбин набирал добровольцев «на сибирской ям **вновь** (выделено нами. – О.С.)»⁷⁵. Слово «вновь» имело несколько значений и могло употребляться в смысле «снова», «опять», «еще раз»⁷⁶. Кроме того, в 1653/1654 г. в Сибирском приказе была составлена развернутая выписка. В ней пересказывались основные положения указа 1635 г. об устройстве Самаровского и Демьянского ямов и отмечалось, что «**наперед того** (выделено нами. – О.С.) велено было на те ямы ямщиков прибрать в Тоболску и Тоболского разряду в городех, а земли им под пашню велено отделить около ямских слобод, против тюменских и туринских ямщиков, по 10 чети в поле, а в дву потому ж. А будет в тех местех пашенных мест мало, и тем ямщиком и охотником велено землю отделить по разсмотренью, по сколку на человека доведетца»⁷⁷. Наконец, любопытные сведения содержит переписная книга Демьянской ямской слободы 1683 г. Согласно ей, уроженец Сольвычегодского уезда Иван Несторов сын Шехирев, «в Сибирь пришел и живет на Демьянском яму со 137 (1628/1629. – О.С.) году». Еще несколько ямщиков отметили то, что они поселились в устье Демьянки в 1630/1631 (Артюшка⁷⁸ Федоров сын Воронин, Иван Леонтьев сын Овсянкин, Максим Калинин сын Воронцов, Прохор Игнатьев сын Ведров), 1631/1632 (Федот Иосифов сын Кокшар, Иван Семенов сын Тютя), 1632/1633 (Федор Григорьев сын Быдылдин, Самко⁷⁹ Киприанов, Прокопий Тихонов сын Шешков) и 1633/1634 г. (Родион Федоров сын Черняков, Федор Семенов сын Порошин, Евстафий Михайлов сын Вергунов, Венедикт Яковлев сын Кошелев, Киприан Иосифов сын Кокшар, Михаил Тимофеев сын Казаринов, Иван Никифоров сын Стерх, Семен Дмитриев сын Корень, Петр Зиновьев сын Пуртов)⁸⁰.

73. Указ не сохранился, что не удивительно. Архив управлявшего в то время Сибирью Казанского дворца дошел с большими утратами. В настоящее время он разбросан по нескольким фондам РГАДА и насчитывает всего 54 единицы хранения (см.: *Центральный государственный архив древних актов СССР: Путеводитель*, М., 2000, т. 1, с. 59-61).

74. А.Т. Шашков, «Самаровский ям: как возникла будущая столица Югры», *Родина*, 2005, №12, с. 7.

75. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 61, л. 413.

76. *Словарь русского языка XI – XVII вв.*, М., 1975, вып. 2, с. 243.

77. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 593, л. 92.

78. Полная форма имени – Артемий или Артем.

79. Полная форма имени – Самсон или Самуил.

80. РГАДА, ф. 214, оп. 5, кн. 261, л. 1607-1607 об., 1609, 1609 об., 1610 об., 1611, 1612-1612 об., 1613 об., 1615 об.-1616, 1619, 1620, 1621, 1621 об., 1626, 1627, 1628, 1628 об., 1632 об.

Таким образом, с большой вероятностью можно утверждать, что Демьянский и Самаровский ямы были основаны в конце 20-х – начале 30-х гг. XVII в. Впрочем, из-за своей малочисленности они тогда вряд ли начали функционировать. Основное бремя казенных перевозок в Обь-Иртышском междуречье по-прежнему ложилось на аборигенов, которые засыпали Москву жалобами на обременительность подводной повинности⁸¹. Наконец, в ответ на их просьбы в начале 1635 г. вышел новый указ об устройстве «на сибирской дороге меж Тоболска и Сургута» ямов. Разрядным властям вменялось в обязанность «высмотреть гораздо и сметить накрепко» (в том числе, посредством опроса «тутошних ясачных людей»), пригодны ли выбранные места для жительства, имеются ли вблизи них земли под пашни и сенокосы и будут ли ямы между собою гоньбою «ровны». Все вопросы по обустройству прибранных ямщиков также возлагались на Тобольск. Что касается окрестных остяков, то их предписывалось от гоньбы освободить⁸². Тем не менее, в дальнейшем при необходимости аборигенов продолжали привлекать к транспортировкам.

В отличие от вопросов обустройства, решение задачи по набору ямщиков центральные власти целиком взяли на себя. В 1635 г. в Поморье из Казанского дворца были отправлены дети боярские Ф.А. Скрыбин и И.И. Погожий. Каждому из них поручалось «прибирати из волных изо всяких охочих людей в Сибирь... в ямские охотники пятьдесят человек з женами и з детьми». Добровольцам «для сибирского подъему» предоставлялась 5-рублевая подмога на человека с «крепкою порукою» (из доходов тех городов, где осуществлялся набор), бесплатные подводы до места назначения, возможно, лошади с «гонейной снастью»⁸³.

Непонятно, учитывалось ли во время прибора, «которых городов» «охочих людей» «на которой ям устроить». Позднее самаровцы, добиваясь облегчения своего положения, указывали на то, что их поселили в другом месте. Так, в 1647/1648 г. ямщики И. Прялицын «с товарищи» заявляли о том, будто Погожий и Скрыбин верстали добровольцев в ямскую службу «не выбором, кому на котором яму быть. А потому... демьянские охотники на Демьянской ям устроены, что привезены в Тоболеск прежде их»⁸⁴. В поданной 30 сентября 1649 г. разрядным властям челобитной самаровцы уже прямо утверждали,

81. В первой половине 1630-х гг. жители 15 ясачных волостей Тобольского, Сургутского и Березовского уездов подали ряд коллективных челобитных, в которых подчеркивали, что «им от ямские гонбы самая большая нужда»: ездоки берут подводы сверх государева указа, отвлекают остяков от промыслов, «емлют в подводы» их жен и детей и т.д. Поэтому аборигены «ясаку сполна не выплачивают». Челобитчики просили «по тем дорогам, по которым они гонбу гоняют, устроить ямы». Взамен освобождения от подводной повинности они обещали ясак и поминки уплачивать «сполна» (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 448, л. 89-90, 147-148; стб. 593, л. 91).

82. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 448, л. 147-150; стб. 593, л. 109.

83. Там же, стб. 61, л. 249; В случае, если «ямских охотников во 100 человек в поморских городех не приберетца», оставшуюся часть планировалось «добрать в сибирских городех – на Верхотурье и в Тоболеску» (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 134, л. 122-123).

84. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 990, л. 144.

что Погожий «прибирал их на Руси... на Демьянской ям»⁸⁵. В свою очередь, демьянские ямщики доказывали обратное⁸⁶.

Первым с заданием справился Скрыбин. Он довольно быстро сумел прибрать в Вологде, Тотме и Великом Устюге 50 «семьянистых» добровольцев (14, 13 и 23 человека, соответственно)⁸⁷, и уже 17 марта 1635 г. из последнего «пошел с ними» «в Сибирь». В пути будущие жители Демьянского яма столкнулись с серьезными трудностями. Так, в Кайгородке из 101-й необходимой подводой под ними сменили только 13-ть. Исследователями давно подмечен тот факт, что тяжбы между населением Перми Великой и близлежащих территорий по поводу отправления мирских отпусков носили хронический характер⁸⁸. Вот и на этот раз кайгородцы объясняли отсутствие средств передвижения тем, что чердынцы и вятчане «по четвертой год» не давали им «ямских денег» (первые по 100 рублей, вторые по 117 рублей ежегодно), а усольцы «в Кайгородке з денгами и подводами на яму не стояли». Что касается местных лошадей, то все они «вышли к Соли Камской под государевою казною и под воиводами, и под головами писмянными»⁸⁹. Ситуацию усугубляло то, что тогда же из европейской России для пополнения гарнизонов сибирских городов «з женами и з детми и с оружием» двигался значительный воинский контингент⁹⁰. Проявлять излишнюю настойчивость в требовании недостающих подвод было опасно, поскольку незадолго до приезда новоприборных ямщиков тяжелые условия гоньбы спровоцировали вооруженное выступление кайгородских посадских людей и крестьян против направлявшихся «за Камень» каргопольских и устюжских стрельцов⁹¹. Это объясняет, почему Скрыбин предпочел быстрее убраться из беспокойного города.

По пути от Кайгородка до Соликамска ямщики подверглись новым испытаниям. Нуждаясь в средствах передвижения, они были вынуждены закладывать «усталые» подводы крестьянам и даже брать у них «силою» свежих лошадей. Ситуация не улучшилась и по прибытии в Соликамск. К сожалению, не вполне

85. Там же, стб. 448, л. 141.

86. Там же, стб. 990, л. 144, 147.

87. По всей видимости, первоначально предполагалось, что Скрыбин также будет прибирать «охочих людей» в Яренске и на Выми. Однако этого не произошло (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 990, л. 151).

88. М.М. Богословский, *Земское самоуправление на Русском Севере в XVII в.*, М., 1912, т. 2, с. 92-95, 117; И.Я. Гурлянд, *К вопросу об источнике и времени происхождения ямской гоньбы в Древней Руси*, Ярославль, 1900, с. 5.

89. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 170, л. 5-6.

90. В 1635 г. состоялась одна из самых значительных отправок служилых людей из европейской России для пополнения гарнизонов «закаменных» городов. В Тобольск, Тюмень и Тару выехали стрельцы из Нижнего Новгорода (140 чел.), Вологды (200 чел.), Холмогор (500 чел.), Каргополя (20 чел.), Великого Устюга (50 чел.) (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 61, л. 347-351, 418-422, 436, 465, 466; Г.Ф. Миллер, *История Сибири*, М., 2005, т. 3, с. 91).

91. См. подробнее: В.А. Александров, «Народное движение в Кайгородке в середине 30-х годов XVII в.», *Русское население Поморья и Сибири (Период феодализма)*, М., 1973, с. 65-67.

понятны подробности происходивших там событий. Согласно материалам сыска К. Супонева и подьячего А. Ильина (начало 1636 г.), в Соликамске Скрыбин сумел получить всего 25 подвод, которые «за чердынскую долю» предоставил находившийся здесь ценовальник А. Ременников⁹². Между тем, из отписки соликамского воеводы З.Г. Шишкина (от 10 июня 1635 г.) следовало, будто все отпущенные под ямщиками лошади были кайгородскими и соливычегодскими, тогда как чердынцы не дали ничего. Что касается усольцев, то «за свою долю» они сумели выставить подводы (да и то не целиком) лишь стрельцам, ехавшим в Сибирь одновременно с «охотниками». Их помощь демьянцам ограничилась выплатой 39 рублей «на корм» «проводным» лошадям⁹³.

Только 10 апреля ямщики покинули Соликамск. На Бабиновской дороге, в условиях начавшейся распутицы, они свои запасы и «борошен (имущество. – О.С.) весь подмочили». При этом многие лошади «на речке, на Чикмане, и на Ляле перетонули, а иные... на Косвенском на камне... в снегу померли». Отчаянное положение вызвало массовые злоупотребления. В частности, у встречавшихся посадских людей и крестьян Скрыбин «отнимал лошади сильно»⁹⁴. Более того, бесчинства демьянцев доходили до откровенного грабежа, в результате которого проезжавшие лишились вещей и денег на сумму, превышавшую в общей сложности 11 рублей⁹⁵.

22 апреля путники оказались в Верхотурье. Здесь они вынуждены были задержаться, что побудило Скрыбина отправить в Москву отписку. В ней приборщик обвинял местные власти в нежелании предоставить ямщикам необходимые суда с гребцами. Впрочем, по результатам проведенного позднее следствия выяснилось, что основной причиной простоя стали не козни воеводы И.Ф. Еропкина, а невозможность приобрести необходимое в дорогу продовольствие. Не ранее, чем через неделю демьянцы по водному пути сумели покинуть город⁹⁶.

Наконец, 24 мая Скрыбин достиг Тобольска. Передав разрядным властям «новоприборных ямских охотников, пятьдесят человек сполна», он 13 июня был отпущен в Москву. Ямщики в сопровождении стройщика сразу отправились на Демьянку⁹⁷. В литературе встречается ошибочное утверждение, будто Демьянский ям стал функционировать с 1637 г.⁹⁸ В действительности, если

92. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 170, л. 18, 34.

93. Там же, стб. 61, л. 420.

94. Если верить пострадавшим соликамским посадским людям и крестьянам, Скрыбин отобрал у них 22 лошади. После того как ямщики добрались до Верхотурья, часть подвод хозяевам так и не вернули.

95. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 170, л. 18, 34, 37, 40.

96. Там же, л. 42, 45, 50, 52–53, 56, 60.

97. Этим стройщиком мог быть тобольский сын боярский Г.Д. Костелецкий (см.: РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 560, л. 576–577).

98. См.: Е.В. Вершинин, «Челобитные аборигенного населения Сургутского уезда (XVII в.)», *Западная Сибирь: прошлое, настоящее, будущее*, Сургут, 2004, с. 58.

летние месяцы 1635 г. ушли на обустройство ямщиков, то уже в 1635/1636 г. они приступили к гоньбе⁹⁹.

К сожалению, нам не известны обстоятельства движения в Сибирь прибранных в Соли Вычегодской, Кайгородке, Чердыни и Соликамске будущих насельников Самаровского яма. В октябре 1635 г. Погожий доставил их в Тобольск. Вероятно, затем приборщика отпустили в Москву. Что касается ямщиков, то в сопровождении назначенного разрядными воеводами стройщика они к месту поселения отправились в мае следующего года¹⁰⁰. Учитывая необходимое для обустройства время, становится понятным, почему Самаровский ям стал действовать только в 1636/1637 г. Об этом свидетельствуют показания ямщиков и факт предоставления им с указанного года жалованья¹⁰¹.

«За Камнем» функционировали средние по размерам ямы, каждый из которых насчитывал 50 паев¹⁰². В обязанность ямщиков входила фактически круглогодичная транспортировка следовавших по государственной необходимости людей, казенной документации и грузов¹⁰³. Для этого они держали лошадей¹⁰⁴ с «гонейной рухлядью» (упряжью)¹⁰⁵, телегами и санями, а для водного пути – «всякие суды» с «судовою снастью»¹⁰⁶. Самаровцы (иногда и демьянцы) зимой также перевозили на нартах с собаками. Гоньба осуществлялась по нескольким направлениям. Верхотурские ямщики ездили до Соликамска (посуху), Туринска (посуху или по воде), Пельма (посуху или комбинированно), вглубь Верхотурского и соседних уездов, туринские – до Верхотурья (посуху или по воде), Тюмени (посуху или по воде), Пельма (посуху или комбинированно), к сельским населенным пунктам и в ясачные волости Туринского и близлежащих уездов, тюменские – до Туринска (посуху или по воде), Тобольска (посуху или по воде), вглубь Тюменского и соседних уездов, демьянские – до Самаровского яма (посуху и по воде), Тобольска (посуху и по воде), в ясачные волости, самаровские – до Демьянского яма (посуху и по воде), Сургута (посуху и по воде), вотчин кн. Д.М. Алачева

99. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 990, л. 131.

100. Возможно, этим стройщиком являлся тобольский сын боярский К. Павлоцкий (см.: РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 448, л. 112).

101. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 448, л. 24, 41, 116; стб. 990, л. 5.

102. Паи (выги, жеребьи, доли) – служебные единицы, из которых состояла ямская община. На отдельном паве могло сидеть от 1 до 14 человек (возможно, и больше). Между ними в соответствующих пропорциях делились нагрузка и обеспечение. В свою очередь, одно и то же лицо могло гонять с нескольких паев. Благодаря этим особенностям, общая численность ямщиков на полностью укомплектованном яме почти никогда не совпадала с количеством паев (зачастую превышала их).

103. Право пользоваться ямскими подводами давали подорожные грамоты. Они предоставлялись центральными и местными властями.

104. В крае была установлена наиболее распространенная в Московском государстве норма – по 3 «добрых» мерина на пай (РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 21, л. 144, 146; оп. 3, стб. 46, л. 5, 19; Миллер, *История Сибири*, т. 2, №21, с. 193).

105. Уздами, седлами, стременами, хомутами, дугами, оглоблями и т.д.

106. Веслами, веревками и т.д.

(Сухоруковых юрт) (в некоторых случаях – до Березова) (посуху и по воде) и «в ясашные волости». Помимо подвод ямщики предоставляли путникам кров (для чего на ямах имелись постоянные («стоялые», «приезжие», «сезжие») дворы) и продовольствие¹⁰⁷.

По социальному положению сибирские ямщики ближе всего стояли к приборным служилым людям (стрельцам и городovým казакам) или занимали промежуточное положение между ними и тяглецами (посадскими людьми и крестьянами). За службу они получали денежное и натуральное жалование из казны. При учреждении ямов его размеры составляли на каждый пай: для верхотурцев – 20 рублей, 12 четей ржи и овса¹⁰⁸, демьянцев и самаровцев – 20 рублей, 20 четей ржи и 20 четей овса¹⁰⁹. Насельникам Туринского и Тюменского ямов полагалось по 15 рублей на выть и, вероятно, хлебное обеспечение¹¹⁰. Ямщикам предоставлялась обеленная от податей земля. В их индивидуальном владении находились наделы, включавшие дворовые (усадебные) места, огороды, пашни и покосы. В начале XVII в. размеры окладных пахотных угодий верхотурских, туринских и тюменских ямщиков составляли 20 четей «в поле, а в дву потому ж» на пай¹¹¹. Согласно указу 1635 г., самаровцам и демьянцам планировалось «отделить около ямских слобод» пашни по 10 четей «в поле, а в дву потому ж» на выть¹¹². Величина покосов, судя по всему, поначалу не регламентировалась¹¹³. Кроме того, на ямы отводились скотные выгоны (выпуски, пастбища), которыми распоряжалась вся община¹¹⁴.

107. После ямской реформы середины XVI в. постепенно утвердилась практика (как в местностях, где функционировала ямская гоньба, так и там, где правительственные перевозки осуществлялись посредством одной подводной повинности), согласно которой следовавшее по казенной надобности лицо в обязательном порядке расплачивалось за съестные и питьевые припасы из выделенных ему центральными или местными властями кормовых денег. На ямах обязанность по заготовке и предоставлению кормов ложилась на плечи ямских охотников. Зачастую они покупались по указной цене. Порой (эта льгота закреплялась в уставных грамотах и других документах) ямщикам и тяглецам разрешалось продавать питье и провиант по свободной цене. Впрочем, в каких-то случаях даже в XVII в. ямщики поставляли путникам продовольствие за свой счет (или выдавали деньги на его приобретение). Так, 3 апреля 1690 г. демьянцы по московской подорожной отпустили до Самаровского яма под стольником А. Хомутовым 8 санных подвод, «да ему... на корм рубль дано» (РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 801, л. 371 об.; см. также: Там же, л. 356 об., 362 об.).

108. АИ, т. 3, №78, с. 74.

109. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 448, л. 91, 149; стб. 593, л. 92; стб. 990, л. 131, 153.

110. АИ, т. 3, №106, с. 150.

111. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 46, л. 6; стб. 689, л. 186; ф. 1111, оп. 4, кн. 1, л. 92 об.

112. Там же, ф. 214, оп. 3, стб. 448, л. 91.

113. В дальнейшем была установлена норма сенокосных угодий. Например, в 1630 г. для тюменских ямщиков она составляла 100 копен на пай (РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 21, л. 133; оп. 3, стб. 593, л. 42).

114. Ямщики сыграли заметную роль в хозяйственном освоении Сибири. В свободное от гоньбы время они занимались не только сельским хозяйством и животноводством, но также промыслами (мукомольным, рыболовным, охотничьим, кузнечным и т.д.)

Зантересованное в исправном функционировании связи правительство предоставляло ямщикам льготы. В конце 1600 г. жители Верхотурского яма (до окончательного обустройства) получили 3-годовалную отсрочку от уплаты долгов частным лицам¹¹⁵. В 1601 г. туринские ямщики добились права на беспошлинный провоз через Верхотурье приобретенных для личных нужд (а не на продажу) лошадей и инвентаря (сошников, кос, серпов, топоров и т.п.)¹¹⁶. В феврале 1606 г., в ответ на жалобы туринских и тюменских ямщиков на то, что их «суды... погнили и розвалялись», верхотурским властям предписывалось распорядиться «делати плотником стругов гребных з десять». Их следовало отправить в Туринск и Тюмень для раздачи «для гоней ямским охотником»¹¹⁷. В 1607 г. по указу Василия Шуйского насельникам Туринского и Тюменского ямов была выделена подмога на приобретение лошадей «против верхотурских ямских охотников» – по 5 рублей на пай¹¹⁸. В 1615 г. верхотурских ямщиков освободили от платежа «сенных денег» в том случае, если отправляясь из Верхотурья по служебной необходимости, на обратном пути они подрабатывали частным извозом. Казенное сено они обязаны были покупать только при отъезде из уездного центра по вольному найму¹¹⁹. До начала 1620-х гг. со сверхокладных пашен ямщиков не взимались в казну налоги. Наконец, в течение XVII в. выходили указы, регламентирующие размеры перевозимого на ямских подводах груза, время гоньбы, численность предоставляемых ездокам средств передвижения.

Тем не менее, несмотря на льготы и определенные преимущества, которые давал своему обладателю статус ямщика, положение жителей сибирских ямов было непростым (во многих отношениях более тяжелым, по сравнению с их собратьями в европейской России) и со временем ухудшалось¹²⁰. Это объяснялось многими факторами: суровыми природно-климатическими условиями¹²¹,

и торговлей. Например, в 1621 г. на долю верхотурских ямщиков приходилось 22,7% пашен, 15,5% перелога, 15,7% покосов, 22,8% мельниц и 5,7% рыбных ловель в Верхотурском уезде (подсчитано по: РГАДА, ф. 1111, оп. 4, кн. 1, л. 6-6 об., 69 об.-70 об., 71-93, 97 об.-98).

115. АИ, т. 2, №35, с. 33.

116. РГБ, ф. 256, картон. 47, ед. хр. 40, л. 1-2.

117. РГАДА, ф. 1111, оп. 1, стб. 126, л. 2.

118. РГБ, ф. 256, картон. 47, ед. хр. 81, л. 1.

119. АИ, т. 3, №57, с. 46.

120. В силу сказанного, нельзя согласиться с исследователями, идеализировавшими положение ямщиков (см., например: *Законодательные акты Русского государства второй половины XVI – первой половины XVII века. Комментарии*, Л., 1987, №106, с. 142; Р.Г. Игнатьев, «О древнем ямском учреждении в России», *Новгородские губернские ведомости*, 1849, №48, отд. 2, часть неофиц., с. 247, 250; И.П. Козловский, *Первые почты и первые почтмейстеры в Московском государстве*, т. 1, с. 28; М.Ю. Шедлинг, *Очерки по истории мировой почты*, М., 1926, с. 143).

121. Зимы «за Камнем» были более морозными и снежными, чем в остальной России.

слабой освоенностью местности¹²², неважным состоянием сухопутных коммуникаций¹²³, большой протяженностью дорог¹²⁴, поджидавшими на них опасностями¹²⁵, значительностью вызванного перегрузками и эпидемиями конского падежа, злоупотреблениями со стороны местных властей и проезжих лиц¹²⁶. Бедственную ситуацию усугубляла правительственная политика, нацеленная на строгую экономию финансовых средств и поиск новых источников доходов. Несмотря на рост интенсивности гоньбы, вызванный процессом дальнейшего освоения Сибири¹²⁷, государство отказывалось от увеличения численности паев. Наплыв людей и грузов приводил к острой нехватке подвод, заставляя ямщиков нанимать средства передвижения

122. В XVII в. более или менее была заселена местность вдоль дорог между Верхотурьем и Тобольском, тогда как территория по Бабиновскому пути даже в XVIII в. представляла «лесную пустыню». Из-за необходимости пространств ямщики в ходе гоньбы испытывали трудности с приобретением продовольствия. Зачастую корм для себя и лошадей они вынуждены были везти с яма.

123. В первую очередь, во время весенней и осенней распутицы.

124. Разгоны сибирских ямщиков превышали расстояния, на которые перевозили ямщики в европейской России. Только по основным направлениям они составляли: от Верхотурья до Соликамска – около 266 км; от Верхотурья до Пельма – около 198 км (посуху); от Верхотурья до Туринска – около 207 – 219 км (посуху) или около 323 км (по воде); от Туринска до Тюмени – около 162 км (посуху) или около 245 км (по воде); от Туринска до Пельма – около 296 км (посуху); от Тюмени до Тобольска – около 243 км (посуху) или около 372 км (по воде); от Демьянского яма до Тобольска – около 327 км (посуху или по воде); от Демьянского яма до Самаровского яма – около 308 км (посуху или по воде); от Самаровского яма до Сухоруковых юрт – около 110 км (посуху или по воде); от Самаровского яма до Сургута – около 290 км (посуху или по воде). В ряде случаев на ямщиков возлагалась обязанность транспортировок в обратную сторону. Например, 28 марта 1691 г. демьянцы по тобольской подорожной предоставили отправленным «для дел великих государей» сыну боярскому П. Сысоеву и стрелцу М. Суханову подводы от Демьянского яма «до Колпуховских волостей вперед и назад» (РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 801, л. 451 об.). Иногда ямщики вынуждены были гонять на отдаленных территориях. Осенью 1658 г. тюменскому воеводе Ф.И. Веригину пришла грамота с предписанием отправить 50 ямских подвод «через три яма к Соли Камской под... государеву казну, по порою и по свинец, по первому зимнему пути». Позднее тюменские ямщики вспоминали о том, что тогда они нанимали транспорт «дорогою ценою» (по 10 и более рублей), отчего «иные» из них «детешок своих позакладывали» (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 593, л. 33).

125. В том числе военного характера: в XVII в. Верхотурский, Туринский и Тюменский уезды подвергались ударам Кучумовичей и калмыков. Кроме того, над Сибирью висела постоянная угроза «шатости» ясачного населения.

126. Источники изобилуют фактами беззастенчивого «наметывания» воеводами на ямщиков своих «изделий», использования ими для личных нужд ямского транспорта, взимания ездоками «сверх подорожных» «лишних подвод», погрузки на них «кладей тяжелых» и т.д. (см., например: РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 1208, л. 47 об.; РГБ, ф. 256, картон. 47, ед. хр. 104, л. 1).

127. Так, в 1647/1648 г., кроме основных направлений (до Соликамска, Туринска и Пельма), верхотурские ямщики гоняли на Чусовую, Нейву, Тагил (и обратно до уездного центра), Салду, до «Бобровки», Кошая, Лялинского караула, Ростесской заставы, мельниц на рр. Мугай и Реж, Кошайского «извоза», Рычковой и Меркушиной деревень, Рудной, Арамашевской, Мурзинской, Ницинской (Ощепковой), Ирбитской и Белослудской слобод, Верх-туринской, Мугайской и Лялинской ясачных волостей (РГАДА, ф. 1111, оп. 2, стб. 55, л. 2-3, 4-5).

на стороне¹²⁸. При этом потраченные на аренду транспорта деньги им не компенсировались. Власти крайне неохотно шли на прибавку денежных окладов, которых ямщикам не хватало¹²⁹. Само жалование выплачивалось не всегда регулярно¹³⁰. Часть его могли выдавать «товарами» (сукнами, пушшиной «худого» и «среднего» качества и др.), которые, из-за отсутствия на них особого спроса, ямщики сбывали «малою ценою – вполы и менши»¹³¹. К тому же за пределами Уральского хребта долгое время отсутствовала такая форма вознаграждения как прогоны¹³². Натуральное обеспечение ямщиков почти сразу было ликвидировано. Их перевели на менее выгодную службу «с пашни»¹³³. Лишь самаровцы, в районе проживания которых полноценное

128. К примеру, в 1629/1630 – 1630/1631 гг. туринские ямщики отпустили 2 499 подвод (из них 2 429 наемные), верхотурские – 2 074 подводы (из них 1 007 наемные), тюменские 2 144 подводы (из них 826 наемные). На аренду транспорта туринцы израсходовали 1 710 рублей 21,5 копейки, верхотурцы – 1 305 рублей 20 копеек, тюменцы – 597 рублей 47 копеек. Самаровские ямщики в 1682/1683 г. на найм подвод потратили 774 рубля 64 копейки, в 1684/1685 г. – 881 рубль 59 копеек (РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 1 208, л. 51; оп. 3, стб. 593, л. 65; стб. 990, л. 26).

129. Верхотурские ямщики к 1619 г. получали по 7 рублей на пай, с 1619/1620 г. – 10 рублей, с 1621/1622 г. – 15 рублей, с 1630/1631 г. – 20 рублей, с 1644/1645 г. – 22 рубля, с 1653/1654 г. – 25 рублей, с 1660/1661 г. и до конца XVII в. – 28 рублей. Оклады тюменских ямщиков к началу 1620-х гг. составляли 7 рублей на выть, с 1630 г. – 10 рублей, с 1634/1635 г. – 20 рублей, с 1659/1660 г. – 23 рубля, с 1663/1664 г. и до конца XVII в. – 20 рублей. Туринским ямщикам к началу 1620-х гг. выплачивалось 10 рублей на пай, с 1632/1633 г. (или 1633/1634 г.) – 20 рублей, с 1660/1661 г. – 23 рубля, с 1664/1665 г. и до конца XVII в. – 20 рублей. Насельникам Демьянского яма до 1649 г. полагалось жалование 20 рублей на выть, с 1649/1650 г. – 14 рублей, с 1651/1652 г. – 20 рублей, с 1661/1662 г. – 23 рубля, не позднее 1664/1665 г. и до конца XVII в. – 20 рублей. На Самаровском яме на каждый пай приходилось: до 1649 г. – 20 рублей, с 1649/1650 г. – 26 рублей, с 1651/1652 г. – 20 рублей, с 1660/1661 г. – 23 рубля, не позднее 1664/1665 г. и до конца XVII в. – 20 рублей. Размеры денежного обеспечения сибирских ямщиков были сопоставимы с окладами ямщиков в европейской части страны, которых после Смуты в массовом порядке стали переводить на казенное содержание. Однако необходимо учитывать то, что «за Камнем» цены на большинство товаров оставались более высокими.

130. Туринские ямщики получили половину причитавшихся им за 1654/1655 г. окладов обеспечения только в 1656 г. К этому времени они находились в таком плачевном состоянии, что воевода М.М. Мусин-Пушкин вынужден был признать, что «вперед» они гонять не смогут, поскольку у них «лошадей нет и купити им нечем и не на што» (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 499, л. 141-142, 144, 145-146).

131. См.: РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 884, л. 419-420; стб. 936, л. 409; стб. 959, л. 168-170; стб. 990, л. 119; оп. 4, стб. 94, л. 44.

132. См. подробнее: О.В. Семенов, «Организация профессиональной ямской гоньбы в Зауралье и Сибири в XVII в.: введение прогонов», *Гуманитарная академическая наука Урала: приоритеты и перспективы исследовательского поиска: материалы Всероссийской научной конференции*, Екатеринбург, 2013, с. 200-207.

133. Величина окладных пашен жителей сибирских ямов неоднократно менялась. К концу XVII в. для верхотурских, туринских и тюменских ямщиков она составляла 20 четей «в поле, а в дву потому ж» на пай. При этом с 1624 г. с их «лишних» земель в казну взимался продуктовый оброк («выделный хлеб»). Не вполне ясны размеры окладных пашен демьянских ямщиков. Судя по всему, их не обеспечили всеми необходимыми землями. В 1651 г. демьянцы жаловались на то, что «пашни у них с оклады нет, – пашут в поле по десятине, а в дву потому ж, и те росчищают на черном лесу, а которые де их пашни на низких местах, и те их пашни топят водою» (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 448, л. 121-122). Спустя три года они отмечали, что если «с нови на тех местах хлеб

занятие земледелием было невозможно, в ходе упорной борьбы сумели отстоять хлебное жалованье¹³⁴. Не имели сибирские ямщики и уставных грамот, предоставлявших населению многих ямов в европейской части страны широкую судебную-административную и податную автономию. Их привлекали к разнообразным повинностям: дорожной¹³⁵, постоянной¹³⁶, судебной¹³⁷, городскому делу («городовым и острожным поделкам»)¹³⁸, погрузкам на судовых хлебных запасов¹³⁹, обязанностям по возведению казенных и культовых сооружений (мельниц, церквей)¹⁴⁰, военным¹⁴¹ и полицейским функциям¹⁴² и т.д. В ряде случаев с ямщиков взимались общегосударственные налоги

родился», то «по нынешние годы» он расти не стал, т.к. участки «выпахались, а навозом возить удалело». Это вынуждало ямщиков покупать в Тобольске хлеб «дорогою ценою» (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 593, л. 90). Проблема продовольственного обеспечения оставалась для них актуальной на протяжении последующих десятилетий, вызывая неоднократные просьбы о возобновлении хлебного жалованья (РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 593, л. 79, 90; стб. 990, л. 134–135).

134. Попытки властей обнаружить рядом с Самаровским ямом пригодные для пашни земли закончились неудачей. Поэтому за ямщиками сохранили хлебное жалованье. Оно составляло: до 1640/1641 г. – 20 четей ржи и 20 четей овса на пай, в 1641/1642 г. – 10 четей ржи и 10 четей овса, в 1642/1643 – 1643/1644 гг. самаровцы его не получали, с 1644/1645 г. – 10 четей ржи и 10 четей овса, с 1651/1652 г. и до конца XVII в. – 20 четей ржи и 20 четей овса. Наличие натурального обеспечения не сняло остроты продовольственного вопроса. Ямщики часто жаловались на недостаток хлеба и необходимость покупать его «дорогою ценою» (см.: РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 884, л. 420–421). Острую нужду испытывали они и в луговых угодьях. В первой половине 1640-х гг. самаровцы подчеркивали, что отведенные стройщиком К. Павлоцким покосы были «недобрыми» (Миллер, *История Сибири*, т. 2, №424, с. 582). В 1691/1692 г. они и вовсе утверждали, будто с момента основания яма их не наделили лугами. Это вынуждало ямщиков покупать или арендовать «по вся годы» сенокосы у остяков, отчего им чинились «налога большая и убытки напрасные» (РГАДА, ф. 214, оп. 4, стб. 94, л. 17, 20).

135. Дорожная повинность заключалась в обязанности прокладывать новые пути сообщения и поддерживать функционировавшие магистрали (см., например: РГАДА, ф. 1111, оп. 1, стб. 304/2, л. 477; оп. 2, стб. 423, л. 8; Миллер, *История Сибири*, т. 1, №49, с. 399–400).

136. Так, переведенных в 1603 г. из Пелыма и Тары в Туринск крестьян до обустройства следовало разместить во дворах ямщиков (Миллер, *История Сибири*, т. 2, №32, с. 208).

137. Судовая повинность состояла в обязанности строить, ремонтировать и охранять казенные суда (см. подробнее: О.В. Семенов, «Система ямской гоньбы и государственное «судовое дело» в Западной Сибири в XVII веке», *Российская история*, 2012, №3, с. 138–143).

138. См., например: Миллер, *История Сибири*, т. 1, №33, с. 375; №52, с. 401.

139. См., например: *Верхотурские грамоты конца XVI – начала XVII в.*, М., 1982, вып. 2, №162, с. 238.

140. В 1675/1676 г. верхотурские ямщики «на всякие государевы городовые и на мелничные поделки и на вешнюю запасную грузку» потратили 218 рублей 37 копеек (РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 487, л. 119).

141. См., например: Миллер, *История Сибири*, т. 2, №400, с. 562.

142. К примеру, при перевозках «колодников» ямщикам могли поручать функции по их охране (РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 801, л. 318, 343 об.).

(«пятая» и «десятая» деньга)¹⁴³. Своеобразным отголоском кормленческой системы можно считать их ответственность по содержанию государственной администрации¹⁴⁴. Большинство ямских льгот нельзя назвать уникальными. Похожими привилегиями жаловались служилые люди и тяглецы¹⁴⁵. Они нарушались и в основном носили временный характер¹⁴⁶. Seriously подрывали материальное и правовое положение жителей ямов эксперименты центральных и местных властей по «учинению» «государевой прибыли»¹⁴⁷. Все это объясняет, почему сибирские ямщики за некоторым исключением оставались людьми скромного имущественного достатка. О неприглядности ямской службы свидетельствуют их побег и трудности при пополнении вакантных паев¹⁴⁸.

Впрочем, в целом, несмотря на тяжелую ситуацию, сибирские ямы справлялись с возложенными на них функциями. Скорость перевозок, за исключением периода осенней и весенней распутицы, оставалась довольно высокой (особенно по «зимнему» пути), а состояние транспортных коммуникаций было не столь безнадежным, как нередко представляется в литературе. Об этом свидетельствуют и многие посетившие Россию иностранцы¹⁴⁹, и актов

143. РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 328, л. 127-139 об., 141-146.; кн. 487, л. 316 об.-321 об.; кн. 585, л. 63-63 об.; кн. 861, л. 171-176; оп. 3, стб. 731, л. 32, 40; ф. 1111, оп. 2, стб. 285, л. 36; ТИАМЗ (Тобольский историко-архитектурный музей-заповедник), кп. 12830, л. 56.

144. Так, прибывшему в августе 1683 г. на Самаровский ям стольнику Л.М. Поскочину «по тобольской памяти для писцового дела» на свечи, бумагу и дрова, а также найм сторожей, «денщиков» (рассыльщиков. — О.С.) и «сезжего двора» ямщики заплатили 3 рубля 80 копеек (РГАДА, ф. 214, оп. 1, кн. 1208, л. 47 об.-48).

145. При сравнении положения ямщиков с основными сословно-социальными группами русского населения Сибири, вырисовывается следующая картина. В какой-то степени статус ямщика сулил своему обладателю выгоды. В частности, ямщицкое хозяйство по роду деятельности было лучше обеспечено тягловой силой — лошадьми. Однако в целом положение ямщиков было тяжелее, чем служилых людей, а в отдельные периоды — даже тяглецов. На это указывают случаи перехода ямщиков в посадские люди и крестьяне (в том числе владельческие) (см.: РГАДА, ф. 1111, оп. 4, кн. 1, л. 85, 87, 87 об.).

146. Так, к концу 1620-х гг. верхотурских ямщиков, гонявших по служебным нуждам из уездного центра и промышлявших на обратном пути извозом, вновь обязывали покупать казенное сено (СПФА РАН, ф. 21, оп. 4, кн. 2, л. 147 об., 149, 151). Из источников видно как центральные власти бесцеремонно нарушали указы о времени гоньбы ямщиков, численности предоставляемых ими подвод и т.д.

147. Можно вспомнить деятельность тобольского воеводы кн. Ю.Я. Сулешева (1623-1625 гг.) или денежную реформу эпохи Алексея Михайловича (см. подробнее: О.В. Семенов, «Система регулярного сообщения в Сибири и «прибыльная» деятельность тобольского воеводы Ю.Я. Сулешева», *Проблемы истории России. Вып. 9: Россия и Запад в переходную эпоху от Средневековья к Новому времени*, Екатеринбург, 2011, с. 128-135; Он же, «Влияние денежной реформы 1654-1663 годов на систему профессиональной ямской гоньбы в Западной Сибири», *Российская история*, 2014, №3, с. 91-97).

148. См., например: Архив СПб ИИ РАН (Архив Санкт-Петербургского института истории Российской академии наук), ф. 28, оп. 1, стб. 71, л. 1; РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 593, л. 6, 22; ф. 1111, оп. 2, стб. 55, л. 6; АИ, т. 3, №86, с. 86.

149. См., например: «Путешествие в Московию Рафаэля Барберини в 1565 г.», *Сказания иностранцев о России в XVI и XVII веках*, СПб., 1843, с. 10, 37; *Путешествие Антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII в., описанное его сыном*

материал. К примеру, более чем 600-километровый путь от Тобольска до Верхотурья зимой обычно преодолевался за 7 – 8 дней (76 – 87 км в день). Встречались и более высокие показатели. Отправленные 21 декабря 1687 г. из Тобольска отписки, уже 15 января 1688 г. находились в Сибирском приказе¹⁵⁰. В 1684 г. стрельцы М. Обросимов «с товарищи» на дорогу от Москвы до Тюмени потратили 17 дней (23 февраля – 11 марта)¹⁵¹. В 1697 г. туринские служилые люди И. Телепнев и Е. Морозов от Тобольска до Тюмени добирались 2 дня (10 – 11 октября)¹⁵². В 1685 г. следовавший на енисейское воеводство стольник С.А. Собакин от Демьянского до Самаровского яма плыл 3 дня (13 – 15 июня)¹⁵³. Столько же времени понадобилось на преодоление маршрута между Верхотурьем и Тюменью соборному дьякону Г. Кириллову в 1697 г. (22 – 24 февраля)¹⁵⁴. В первом случае скорость гоньбы достигала 100 км в день, в остальных превышала ее. Между тем, по замечанию С.М. Каштанова, рекорд передвижения в средневековой Англии составлял около 112,65 км в день, а во Франции – 86,9 – 90,12 км. Обычная быстрота езды в последней колебалась между 32,18 и 53,1 км в день¹⁵⁵.

Тот факт, что ямская гоньба в Сибири в целом успешно функционировала даже при непростом положении ямщиков, имеет несколько объяснений. Несмотря на определенные колебания, вызванные желанием сократить расходы и увеличить доходы казны, правительство было заинтересовано в качественной связи с «закаменными» территориями. Благодаря более централизованной (по сравнению со многими районами европейской России) системе управления (предполагавшей сосредоточение всей полноты власти на местах в руках воеводской администрации), Москва пристально следила за исправной деятельностью ямов, искусно сочетая политику «кнута» и «пряника». Зависимость ямщиков от государства (делавшая их более сговорчивыми) усиливала военная угроза. Без поддержки властей русское население вряд ли бы удержалось в новоприсоединенном крае.

Таким образом, история ямской гоньбы «за Камнем» в конце XVI–XVII вв. была драматичной. Исходя из соображений финансовой экономии, в Москве не сразу приняли решение о введении здесь организованного сообщения. В дальнейшем главным образом по этой же причине правильные сношения

архидиаконом Павлом Алеппским, М., 1897, т. 2, с. 115, 121, 182; Я. Рейтенфельс, «Сказания светлейшему герцогу Тосканскому Козьме Третьему о Московии (Падуа, 1680 г.)», *Чтения в императорском обществе истории и древностей российских*, 1906, кн. 3, отд. 3, с. 133–134.

150. РГАДА, ф. 214, оп. 3, стб. 1015, л. 11, 11 об.

151. Там же, оп. 1, кн. 863, л. 296–296 об.

152. Там же, кн. 1176, л. 384–384 об.

153. Там же, кн. 801, л. 60; кн. 1208, л. 81 об.

154. Там же, кн. 1130, л. 263 об.–264.

155. С.М. Каштанов, «На путях к Москве (по запискам англичан середины XVI века)», *Археографический ежегодник за 1997 год*, М., 1997, с. 119.

охватили не всю Сибирь, ямщики не превратились в привилегированную группу населения, а власти периодически ставили вопрос о целесообразности существования того или иного яма¹⁵⁶. Тем не менее, несмотря на непростое положение, ямы исправно функционировали. Они обеспечивали надежную связь центра с «восточной украиной», сыграв важную роль в закреплении края за Россией.

*Кафедра истории России Уральского федерального университета им.
первого президента России Б.Н. Ельцина*

helg2008@list.ru

156. Как правило, дальше разговоров дело не шло. Единственное исключение – ликвидация в 1623 г. Тюменского яма, который в 1630 г. был возрожден (см. подробнее: О.В. Семенов, «Восстановление системы регулярного сообщения в Тюменском уезде в конце 20-х гг. XVII в.», *Известия Уральского государственного университета*, 2010, №3 (79), с. 63-72).