

**Д**ОРОГА из Московского государства на восток стала прокладываться много столетий тому назад. Еще Новгород Великий продолжил пути через Белое море и Северную Двину в сказочную Биармию. В нижнее течение Оби, на территории, носившую название Мангазея, проникли через Северный Ледовитый океан. «Государева» дорога в Сибирь по сухопутью создавалась постепенно, по мере продвижения русского населения на Урал, в Сибирь и на Дальний Восток.

Первым этапом продвижения было присоединение Перми Великой к Московскому государству в 1472 году. Центр Перми Великой тогда был в Покче (ныне село в 5 километрах от Чердыни Пермской области). Потому «государева» дорога и пошла из Москвы на Вологду, через Устюг Великий на речку Черную, на Юкеево (ныне Коми-Пермяцкий округ), потом на Косу, Городище, Соликамск и Чердынь.

В 1558 году по грамоте Ивана Грозного Якову Аникиеву Строганову, новгородскому гостю, зачисленному в опричники, были пожалованы в Перми Великой земли по обе стороны реки Камы от Ласьвинского бору (ныне территория города Краснокамска) до реки Чусовой и по ней. Были и еще дарственные грамоты на земли. В общей сложности Строгановы получили в Прикамье около двенадцати миллионов гектаров земли. Это были самые богатые в мире землевладельцы. «Пустопорожние земли», как их называли Строгановы, на самом деле были заселены. И не только коренными жителями края — коми-пермяками, манси, удмуртами, но и русскими. В частности, существовал уже город Соликамская (ныне город Соликамск, основанный еще в 1430 году). Были и русские острожки: Верхний Обвинский, Нижний Обвинский и другие. Ведь русские в Прикамье появились за полтора столетия до Строгановых.

Присоединение Перми Великой и Чердыни к Московскому государству и появление Строгановых значительно усилили

*Край наш уральский*

# Сибирский тракт

Очерк А. Н. Шарца посвящен Сибирскому тракту — «государевой» дороге в Сибирь. Собственно, не всему великому пути, а частям его, проходящим по территории нашей области и называемым: на восток от Перми — Сибирским, а на запад — Казанским трантами.

## «МНОГИМ ДОРОГАМ БЫТЬ НЕПРИСТОЙНО...»

связи Прикамья с Москвой и другими землями Московского государства. По «государевой» дороге началось регулярное движение — везли подать, собранную с населения присоединенных земель. Была та подать и камским серебром, и пушиной. Обозы сопровождалась ратью, т. е. вооруженными людьми. За непродолжительное время с территории Среднего Прикамья было отправлено много тонн серебряной посуды и серебряных изделий. Эти изделия из серебра эпохи сасанидов попали в Прикамье около тысячи лет тому назад, когда население местного края вело активную торговлю со странами Ближнего Востока и даже с Индией.

Усиленное движение по «государевой» дороге потребовало устройства ямских извозом. Сначала рубили их через каждые десять верст (тогда верста была тысячу сажен, а в сажени — два метра восемьдесят четыре сантиметра). Несколько позднее версту сделали в пятьсот сажен, а сажень стала два метра тринадцать сантиметров.

После похода Ермака Тимофеевича в 1580 году в Сибирь через Урал и присоединения Сибири к Московскому государству «государева» дорога пошла от Чердыни дальше на восток — по Колве на Верх-Черепаново, Буманово, по Лозьве и Туре на Тюмень. Этот тракт носил название Чердынско-Лозьвинского.

Из Чердыни была проложена еще одна дорога — на Усть-Язв, где еще в первой половине XVII столетия возник первый на Урале железоделательный завод. Дальше эта дорога продолжилась по Вишеру на Велс и через Уральский хребет на Лозьву. Этот тракт носил название Вишеро-Лозьвинского, и по нему было более удобное движение, хотя и он был тоже сухопутно-водным, т. е. двигались по нему летом то по воде, то по просекам.

На этих трактах были такие участки, где на сотни километров шла гать, то есть дорога выстилалась бревнами. К помещению гати привлекалось местное население — коми-пермяки, удмурты. Ловили и заставляли работать на мощении дороги и кочевых манси и хантов.

Усиление экономических связей с Зауральем — доставка хлеба, разного провианта в Сибирь, вывоз пушнины и рыбы из Сибири в Москву — настоячиво требовало прокладки более короткого пути. Эта потребность усилилась после основания в 1587 году города Тобольска. Однако первая попытка спрятать дорогу между Камой и Тобольском была предпринята в конце XVI столетия по довольно курьезному случаю. В 1592 году на площади города Углича был публично наказан колокол, в который звонили после убийства царевича Дмитрия. Колокол били плетями, вырывали язык-бело, отбили верхний крест, отлома-

ли одно ухо и приговорили сослать в Сибирь — в Тобольск.

Поздней осенью 1592 года на пустынный берег Чусовой, при ее впадении в Каму, был выгружен ссыльный колокол. Дальше до Тобольска его можно было везти только по суше. 180 человек — 60 семей, сосланных вместе с колоколом, — на специально устроенных санях по совершенно неизвестной местности (видимо, проводниками были местные жители), по страшному бездорожью, по болотам и лесам Урала тащили на себе колокол в 19 пудов и 20 фунтов весом (320 кг.). Только через год колокол был доставлен в Тобольск и повешен на пожарной каланче.

Следует сказать, забегая вперед, что почти через триста лет, в 1891 году, из Тобольска ссыльный колокол вернули в Углич — и тоже сначала по Сибирскому тракту до Перми, а отсюда по Каме и Волге до места назначения.

В 1596 году соликамский посадский человек Артемий Бабинов писал в Москву, что вместо Вишеро-Лозьвинского пути можно провести прямую дорогу, которая намного сократит расстояние между Солю-Камской и Тюменью. Получив распоряжение царского правительства, Бабинов приступил строить дорогу (рубить просеки, мостить болота), и в 1597 году она была выведена к берегу реки Туры около мансийского городища Нером-Кар, где в 1598 году был заложен город Верхотурье. В 1598—1599 годах дорога прошла дальше через Туринск до Тюмени. Можно только догадываться, как шло строительство дороги протяженностью почти триста верст по болотам, горам и кручам.

От Соли-Камской до Верхотурья, а позднее до Тюмени, были устроены ямские извозы, около которых возникли русские поселения: Верх-Яйва, Чикман, Молчан, Верх-Косьва, Ростес, Павда, Караул — опорные пункты продвижения русских в Сибирь. Из Тобольска тракт провели до Березова в низовье Оби.

**А. ШАРЦ.**

Продолжение следует.



**Д** О ОФИЦИАЛЬНОГО открытия Сибирского тракта в 1763 году Бабиновская дорога (она так и именовалась в официальных документах) была единственным путем, по которому разрешался проезд «служилых» и «торговых» людей и провоз товаров из Московского государства в Сибирь и обратно. Расстояние между Соликамском и Тюменью по Бабиновской дороге сократилось больше чем в два раза, кроме этого Бабиновская дорога была сухоходной, а Чердыно-Лозьвинский тракт, как вы помните, был сухоходным, т. е. часть пути летом надо было преодолевать на лодках, что очень усложняло доставку грузов.

Бабиновская дорога оставила Чердынь в стороне, что способствовало упадку этого старинного города на Севере. Через Чердынь грузы теперь шли только на Печору. Дорога эта эксплуатировалась почти двести лет, но основным путем в Сибирь так и не стала, т. к. проходила через топкие болота, крутые горы с тяжелыми подъемами и спусками.

Еще в первой половине XVIII столетия заводчики и купцы стали прокладывать так называемый Казанский тракт. Эта дорога из Москвы шла на Нижний Новгород (ныне Горький), Арзамас, Казань, Осу, Кунгур, Ирбит. А из Кунгура еще Никита Демидов построил свою дорогу на Кун, Серебрянку, Кушву и Нижний Тагил. Однако правительство, имея таможни на тракте через Соликамск, которые собирали пошлины со всех товаров, никак не благоприятствовало поездкам по этим дорогам. Так, в грамоте 1683 года прямо сказано, что из Сибири и в Сибирь «многим дорогам быть непристойно». Но это указание нарушалось. И уже в 1721 году указом Петра I разрешалось пропускать на Ирбитскую ярмарку и обратно казанских, уфимских и кунгурских

торговых людей. Дорога из Казани шла тогда на Кунгур. Из Уфы — через Медянку и Кунгур на Уктус, где в 1723 году начал строиться Екатеринбург (Свердловск).

В августе 1735 года особым указом правительства учреждалась почта, передвижение которой разрешалось через Нижний Новгород, Казань, Осу, Кунгур, Екатеринбург, Тюмень, Омск. По этой же дороге из Алтая пошли караваны с серебром. В этом же указе было оговорено, что «никаких посылок, больших или малых, не посылать, подорожных никаким курьерам, кроме курьеров двора ее императорского величества, не давать, а ездить всем по-прежнему через Соликамск и Верхотурье».

Однако этот запрет все время нарушался. Дорога через Кунгур приобретала все большую популярность, и правительство было вынуждено в 1763 году официально снять запрет и разрешить проезд в Сибирь через Казань, Осу, Егояху, Кунгур, Екатеринбург. Этот гужевой путь и стал называться Сибирским трактом.

После указа 1763 года о снятии запрета поездки по Сибирскому тракту через Соликамск ездили только на север России, да, как уже говорилось, проезжали через него на Ирбитскую ярмарку купцы из Тотмы, Устюга Великого, Кайгородка, Сольвычегодска. Значение Соликамска значительно упало.

С основания в 1781 году Пермского наместничества и объявления селения Егояхинского завода городом Пермью тракт из Казани в Сибирь прошел через Оханск, Пермь и далее на Кунгур.

*Край наш уральский*

## Сибирский тракт

Со второй половины XVIII столетия там, где тракт проходил полями, его стали обсаживать по обеим сторонам березами в два ряда, береза от березы четыре аршина — два метра восемьдесят четыре сантиметра. На отдельных участках тракта в Оханском и Суксунском районах Пермской области, в Белоярском Свердловской области, в Тюменской, Омской областях березы сохранились до наших дней. Автор этих строк в разное время проехал Сибирский тракт от Нарвской заставы в Ленинграде до Кяхты и наблюдал, что лучше всего березы сохранились на участке от Кунгура до Суксуна. Это — немалые свидетели всех событий на Сибирском тракту на протяжении больше двух сотен лет.

При въезде в губернские города (в Нижний Новгород, Казань, Пермь и другие) были поставлены высокие каменные обелиски с чугунными коколями. Обелиски вершили чугунные двуглавые орлы с распростертыми крыльями. Рядом с обелисками стояли полосатые будки и полосатые шлагбаумы, у которых круглосуточно дежурили солдаты. Так, при въезде в Пермь со стороны Казани стояла Казанская застава, а при въезде по направлению Липовой горы — Сибирская застава (против нынешнего входа в сад имени Горького). Каждый въезжающий в город должен был предъявить подорожную, сообщить, по какой надобности едет или по чьему поручению.

Много трагичного и курьезного видел Сибирский тракт. В 1790 году по нему, закованный в кандалы, проехал в Якутию А. Н. Радищев — автор записок

«Путешествие из Петербурга в Москву». В 1797 году он возвращался из ссылки обратно (только от Кунгура поехал в Пермь через Сергу, Кольцово).

В 1800 году по Сибирскому тракту шли солдаты Суворовского полка. Полк был сослан с парада в Петербурге Павлом Первым. После смерти Павла Первого император Александр Первый распорядился полк вернуть в Петербург. Гонец нагнал полк, когда солдаты переправлялись через Каму в Оханске. Полк дошел до Перми и был возвращен обратно.

В конце 1820-го — начале 1821 года по Сибирскому тракту шел сводный батальон Семёновского лейб-гвардии полка, сосланный в Сибирь по приказу Александра Первого. Свидетели этого перехода писали. «...Беспорядков никаких. Что за люди! Многие из солдат 2 аршина 14 вершков, самое меньшее 2 аршина 12 вершков». Общественное мнение обвиняло в несчастии, постигшем этих бедняков, полковника Шварца.

По Сибирскому тракту двигались обозы китайского чая из Пекина до Кунгура, где открыли чаеразвесочную фабрику. Несколько позднее такую фабрику открыли и в Перми. Чай расфасовывали и везли его дальше — в Москву и Петербург.

Из Петербурга в Китай везли товары из Франции, Англии, Голландии и других стран Западной Европы. Заморские товары летом доставлялись из Петербурга по Марининской системе, Волге и Каме до Перми, а затем на лошадях в Сибирь. Таким же путем шли товары и на Ирбитскую ярмарку. А с нее — во внутренние губернии европейской России. Из Китая, кроме того, везли шелковые изделия, украшения из серебра и кости, ковры.

А. ШАРЦ.

Продолжение. Начало в № 14.



# Сибирский тракт

Начиная с 1769 года из Шадринска в Петербург пошли обозы с живыми гусями к столу Екатерины Второй, а потом шадринские гуси пошли в морозном состоянии в Англию. Любопытно отметить, что первый обоз с гусями в Перми встретили колокольным звоном и богослужением.

В 1800 году купец Жмаев построил гостиный двор (ныне на этом месте разбит Комсомольский сквер), где хранились до зимнего пути товары. Гостиный двор был сооружен и в Кунгуре, он сохранился до наших дней.

В мае 1801 года по Сибирскому тракту из Нижнего Тагила до Петербурга проехал на диковинном самокате Ефим Артамонов — изобретатель первого в мире железного велосипеда. Осенью 1824 года с Урала в Петербург возвращался с многочисленной свитой Александр Первый. Летом 1837 года пронеслись курьерские тройки путешествовавшего по России наследника-царевича, будущего царя Александра Второго. В свите его был выдающийся русский поэт и переводчик В. А. Жуковский, несколько дней проживавший в Перми вместе со своим воспитанником.

Сибирский тракт стал свидетелем перевозки ценнейших памятников русского камнерезного искусства XIX столетия. Так, весной 1843 года в Пермь была доставлена с Колыванской фабрики на Алтае ваза весом 1160 пудов (18,5 тонны). «Царицу vaz», как ее стали называть в официальных документах, изготовили крепостные умельцы из ревненской яшмы по проекту крепостного архитектора Мельникова. Работа продолжалась четырнадцать лет.

На специальных саях, в которые впрягалось от 152 до 180 лошадей (в зависимости от подъемов), вазу привезли в Пермь. На Каме (против нынешнего сада имени Решетникова) построили специальный причал и погрузили вазу на баржу. Так ваза отправилась по Волге, Марининской системе в путешествие до Петербурга. С берега Невы ее доставили в Зимний дворец, через разобранную стену (ваза не входила в дверь) втащили в помещение. Укрепили пол и подвал комнаты и установили вазу. «Царица vaz» стоит на этом месте уже 138 лет.

В 1845 году по приказу Николая I из Петербурга в Пекин несли на руках подарки китайскому императору: зеркала размером три с половиной метра на полтора в золоченых рамах, а также изразцовые каминные изумительной работы весом каждый до 30 пудов (полтонны), астрономические приборы и инструменты. От города до города, от села до села, от деревни до деревни наряжались мужики, которые бережно, под наблюдением вооруженной стражи,

несли царские подарки. В пути царские подарки находились 25 месяцев.

В 1848 году горный начальник генерал Глинка приказал доставить с Камы в Екатеринбург живого осетра весом шесть пудов. Такого камского осетра выловили (да еще и не одного — для перестраховки). Сделали для перевозки рыбы специальный чан, наполнили его водой и меняли ее через каждые 20 верст. В дороге, чтобы, не дай бог, не издохли осетры, десять мужиков, сидя около чана, качали кузнечными мехами воздух в воду.

И еще один курьез. В середине XIX столетия Павел Демидов, внук известного уральского заводчика Никиты Демидова, проживая во Франции и Италии, решил навестить свои владения на Урале, в том числе и Суксунский завод. Из Петербурга по Марининке, Волге, Каме, Сылве и плыл он на разукрашенной барже под парусом с гребцами. После посещения Суксуна пожелал барин из Кунгура ехать до Нижнего Тагила в родовой колымаге, запряженной шестеркой лошадей, да чтобы вокруг была зима. Для этого закупили множество соли и ваты. Тракт от Кунгура до Нижнего Тагила через Кын, Кушву, как свидетельствуют очевидцы, выстлал ватой и засыпал солью. Демидов проехал по сверкающему белизной тракту. А вот сколько это стало крепостному люду, сколько погибло скота, объезженного этой солью, Демидова не интересовало...

В августе 1826 года по Сибирскому тракту из Петербурга в Сибирь под усиленной охраной везли декабристов. Вслед за ними проехали с дорожными их жены — Екатерина Ивановна Трубецкая, Мария Николаевна Волконская и другие. А в начале 1827 года проследовала Александра Григорьевна Муравьева. Она везла в далекую Сибирь послание А. С. Пушкина:

Во глубине сибирских руд  
Храните гордое терпенье,  
Не пропадет ваш скорбный труд

И дум высокое стремленье.

В мае 1835 года в Пермь по Сибирскому тракту прибыл А. И. Герцен. В январе 1850 года через Пермь, закованный в кандалы, проехал в Сибирскую ссылку Ф. М. Достоевский. А вслед ему от этапа до этапа шли петрашевцы, среди которых был А. Н. Плещеев — автор революционных стихов первой половины XIX столетия.

В мае 1864 года, закованный в кандалы, пешком, с общей партией ссыльных (но так только до Тобольска, а там — на специальных подводах) прошел Н. Г. Чернышевский. Подтвердилось документами легенда, что Н. Г. Чернышевский в Янычах (в сорока километрах от

Перми по Сибирскому тракту) посадил сосну, которую пермские жандармы вырубili в 1906 году.

В 1870 году летом через Пермь по тракту пронеслась карета, в которой под именем члена географического общества Николая Любавина ехал выдающийся революционер, друг Карла Маркса, переводчик «Капитала» с немецкого языка на русский Герман Лопатин. Он спешил в Нерчинские рудники, чтобы устроить побег Чернышевскому. Лопатин, однако, был схвачен царскими жандармами. Вслед за Лопатиным с этой же целью ехали Бакунин и Утин, землевладелец Ипполит Мышкин в мундире жандармского офицера...

Да, эта дорога в Сибирь вскоре после открытия стала приобретать печальную славу дороги ссылки и лишений. Партиями по 100—200 человек, связанные веревками или закованные в кандалы, шли по тракту те, кому назначена была каторга. Не лучше было тем, кому выпала доля вечного поселения в Сибири. Ведь на путь от Петербурга до Иркутска уходило до двух лет. Идти нужно было и в июльский зной, и в январскую стужу — от этапа до этапа. Через каждые два перехода был положен день отдыха в пересыльной тюрьме. За арестованными шли подводы, которые сильно ослабших или умерших подбирали и доставляли в очередную по этапу пересыльную тюрьму. Отсюда, очевидно, и пошла поговорка «доставить живого или мертвого». Если же арестованному во время перехода удавалось бежать, то конвой хватал первого попавшегося на тракту человека и прикручивал его веревками к партии, которая сдавалась по счету: «бродят столько-то голов».

В главном архивном управлении тюремного ведомства царского правительства автор этих строк находил жалобы янычевских татар, белоярских крестьян на то, что вместо убежавшего арестанта конвой брал даже покойников, которые попадались навстречу, — вытряхивал их из гроба, одевал в арестантскую форму и сдавал в первой же пересыльной тюрьме. Попался мне любопытный документ: «Арестант Кижэ секретный и фигуры не имеет». А в архиве поэта и сенатора Ю. А. Нелединского-Мелецкого сохранилась бумага, написанная рукой Павла Первого, вот текст: «Подпоручика Кижэ, в Сибирь сосланного, вернуть, провозвести в поручики и на той фрейлине женить». Вот что впоследствии послужило Ю. Н. Тынянову отправной точкой к написанию повести «Поручик Кижэ».

А. ШАРЦ.

(Продолжение. Начало в №№ 14—15).



ПОЗДНЕЕ, помимо этапных тюрем в больших городах (Казани, Перми, Екатеринбурге, Тюмени, Ишиме, Омске), были построены массивные каменные здания конвойных рот. Такое здание сохранилось в Перми на углу улиц Карла Маркса и Краснова. В этом здании имеется глубокий подвал с массивными каменными стенами и таким же потолком. На первом этаже, где не было окон на улицу, а только во двор, отдыхал конвой, а в подвале, где не было естественного света, содержались заключенные. Полагались, правда, свечи, но они недолго горели, т. к. в помещении не хватало кислорода, и свечи гасли. Тогда открывали люки и немного проветривали помещение. Кстати, в одной из комнат западного крыла подземелья пермской конвойной роты автор этих строк вместе с профессором Н. С. Богословским обнаружил на стене надпись: «Федор Достоевский. Январь 1850 года», а ниже еще одна надпись: «Николай Чернышевский, май 1864 года».

Этапные конвои брали заключенных в Казани и вели их до Перми, где передавали екатеринбургскому конвою. Конвойры после двухнедельного отдыха шли пешком до Казани и после тоже двухнедельного отдыха получали новый этап заключенных и вели до Перми. То же было и с екатеринбургским конвоем. И так изо дня в день, из месяца в месяц, из года в год.

Два рубежа проходили идущие на каторгу и ссылку по Сибирскому тракту. На Уральском хребте, на Березовой горе, между деревнями Решеты и Талица Свердловской области, подходили этапные к деревянному, а позднее — каменному столбу с надписями: «Европа» — с западной стороны и «Азия» — с восточной. Здесь останавливались заключенные и,

став на колени, брали горстями землю и бережно завертывали ее в свои арестантские лохмотья, несли с собой дальше, как память о былом. Остановка эта была официально разрешена, и потому в бурные и лютые морозы люди голыми руками разгребали снег и ногтями, до крови, ковыряли мерзлую землю, чтобы хоть кусочек взять с собой. Ведь дальше была Сибирь, изгнание, мучительная смерть вдали от родной земли...

Не доходя восемнадцать километров до села Тугулым (Свердловская область), опять останавливался конвой у каменного столба с надписью «Россия — Сибирь», это была граница Пермской и Тобольской губерний. Заключенные снимали шапки, земно кланялись, произнося слова: «Прощай, Россия-матушка», и под хриплые крики конвоя шагали дальше.

До 1883 года Сибирский тракт был главной казенной дорогой в Сибирь, по которой двигались партии заключенных, путешественники и царские курьеры, миллионы переселенцев. Со второй половины XIX столетия заключенных до Перми везли по Каме в специальных баржах, а из Перми вели пешком, все по тому же тракту, до места назначения.

Вот как А. М. Горький описывает свои впечатления о барже для перевозки арестантов:

«...Эта рыжая баржа очень занимала меня. Я целый час мог, не отрываясь, смотреть, как она роет тупым носом мут-

ную воду. Пароход тащил ее, точно свинью. Ослабевая, буксир хлестал по воде, потом снова натягивался, роняя обильные капли и дергая баржу за нос. Мне очень хотелось видеть лица людей, зверями сидевших в железной клетке. В Перми, когда их сводили на берег, я пробирался по сходням баржи, мимо меня шли десятки человечков, гулко толая ногами, звеня кольцами кандалов, согнувшись под тяжестью котомок, шли женщины и мужчины, старые и молодые, красивые и уродливые, но совсем такие же, как все люди, только иначе одетые и обезображенные бритьем...».

По Сибирскому тракту до 1883 года прошли и проехали полтора миллиона заключенных. И это только те, кто «прошли» через главное тюремное управление. Кроме того, его пыль топтали миллионы переселенцев, которые шли искать счастья на новых землях.

ПЕРЕСЕЛЕНИЕ в Сибирь началось еще в XVI веке. Оно шло путем как правительственных переселений, так и частных инициатив. Правительство стремилось как-то обеспечить свои форпосты в Сибири продовольствием, получаемым на месте, и слало туда крестьян, так как местное население сельским хозяйством тогда не занималось. В 1590 году, например, из Сольвычегодска направили в Сибирь тридцать хлебопашеских семей с полным крестьянским обзаведением, с выдачей 25 рублей денег на каждую семью. В 1630 году «для восполнения недостатка в

женщинах», так гласил указ Михаила Романова, набрали в Тотмье, Устюге и Сольвычегодске «150 девок для женитьбы казаков» и отправили их в Сибирь. Через семь лет это снова повторили, но к пунктам отбора добавили еще и Соликамск.

Рос и поток, так сказать, добровольных переселенцев. Вначале это были беглые крепостные, преследуемые правительством старостеры (они же раскольники, они же и кержаки). После падения крепостного права в 1861 году в Сибирь двинулись безземельные крестьяне из центральных губерний России. Шли и ехали, терпели ужасные лишения (только к концу века переселенцы стали получать пособие на обзаведение). Об этом написано много официальных отчетов и художественных произведений. В 1889 году Глеб Успенский, например, выпустил замечательные очерки «От Казани до Томска и обратно». И мне бы хотелось в связи с историей Сибирского тракта рассказать еще об одном художественном произведении — о песне «Однозвучно гремит колокольчик», о трагической судьбе автора слов этой песни, которая перешагнула границы и континенты. Слова ее многие считают народными, упоминают лишь замечательного русского композитора А. Л. Гурилева, переложившего стихи на музыку еще в середине XIX столетия.

Правда, имя автора песни упоминается в сборнике «Песни русских поэтов», вышедшем в издательстве «Советский писатель» в 1936 году под редакцией И. Н. Розанова, а также в некоторых других изданиях. Но, называя И. Макарова автором песни, все к этому добавляют: «Об авторе песни ничего не известно».

А. ШАРЦ.

(Продолжение.)

Начало в №№ 14—16).



# Сибирский тракт

И вот, изучая архивы тюремного управления конвойных рот ибирского тракта в Перми, я аткнулся на имя Ивана Макарова. Это был он — автор песни «Однозвучно гремит колокольчик». Из этих архивов удалось установить не только биографию поэта, найти неопубликованные его стихи, но и как представить историю Сибирского тракта в людских судьбах.

**ИВАН ИВАНОВИЧ МАКАРОВ** родился в 1821 году в Сивинском хозяйстве, ныне село Сива, Пермской области, в семье ямщика, принадлежавшего помещику-крепостнику в Всеволожском.

Первым учителем мальчика был дьячок местной церкви. Очевидно, яркими впечатлениями детства остались поездки с отцом по делам Всеволожского в Пермь, Пожву, Чердынь, на Печору, в Ирбит, Екатеринбург, Уфу и другие города и села — до Тюмени. После смерти отца, который замерз в пути, он не один раз повторял эти поездки.

В 1843 году юноша навлек на себя барский гнев своими стихами. Расправа с дерзким соловьем была коротка: «За сочинительство, их сиятельству не потребное, сдать в солдаты!». По воспоминаниям современников, Всеволожский отличался крутым нравом.

Получив весточку о смерти двух братьев и тяжело больной матери, Макаров самовольно бежит из Перми в Сиву. За это его приписывают ямщиком пермской конвойной роты.

Вскоре грамотного ямщика, что в те времена было исключительной редкостью, повышают в должности. Он стал старшим ямщиком и сопровождает конвой заключенных до Тюмени, а иногда и до Томска. Вот на этом тысячекilометровом пути и родилась бессмертная песня «Однозвучно гремит колокольчик». Но первоначальный текст отличается от текста, переложенного А. Л. Гурилевым на музыку: один куплет выпал совершенно, изменена и вторая строка первого куплета и несколько строк последнего. Вот

первоначальный текст песни: Однозвучно гремит колокольчик, И поэмка дымится слегка, И уныло по снежному полю Разливается песнь ямщика. Сколько грусти в той песне.

унылой, Сколько грусти в напеве родном, Что в душе его холодной, остылой

Разгорелось сердце огнем. И вспомнил он ночи иные И родные поля и леса, И на очи, давно уж сухие, Набежала, как искра, слеза. И вспомнил он Сиву родную, Чугайку и заводь пруда. И под хриплые крики конвоя Замолк мой ямщик навсегда. Однозвучно гремит колокольчик, И не слышится песнь ямщика... Слышен звон кандалов,

а дорога, Дорога в Сибирь далека.

Сива, о которой упоминается в стихах, родина И. И. Макарова, а Чугайка — название поляны в лесу в окрестностях Сивы.

Видимо, можно предположить, что А. Л. Гурилев допустил некоторые изменения текста. Да это и понятно. Ведь в 40-х — начале 50-х годов XIX века, при Николае I, когда появились песни и музыка на нее, на салонных вечерах не могли петь: «Дорога в Сибирь, далека». В Сибирь томились декабристы и их героические жены.

По счастливой случайности сохранились еще три стихотворения И. И. Макарова.

Трагически закончилась жизнь крепостного поэта. Он замерз в Верхнем Суксуне, ныне Пермская область. Это часто случалось в зимние бураны, особенно во время переходов по Барабинской и Кулундинской степям.

А вот что сохранили документы пермской конвойной ро-

ты: «Лекарь и портомой Суксунского его сиятельства Павла Демидова заводов доносят: «что Ивашка Ивашкин сын Макаркин — старшой ямщик Пермской конвойной роты, доставленный повелением его благородия Сорокиным, божьей милостью до Суксуна помре.

Лекарь Собакин руку приложил. Портомой Тришка палец приложил. Февраля дня 10, года 1852 в день преподобного Трифона Печерского».

И как продолжение — еще один документ той же пермской конвойной роты:

«Анфиске Гаврилкиной дочке Макаркиной отданы пожитки ее сына Ивашки Ивашкина старшого ямщика Пермской конвойной роты: мешок худой, сапоги худые, две пары исподняго для ношения неспособного, картуз добрый и бумаги с сочинительством».

Подпись совершенно неразборчива, а вот слово «сочинительство» встречается и в других бумагах о Макарове. Это дает право утверждать, что были и еще стихи. И сочинялись они в дороге, на остановках в этапных тюрьмах и пересыльных казематах, где через каждые два дня перехода ссыльным полагались сутки отдыха.

**РАЗВИТИЕ** экономических связей, капиталистических отношений привело к возникновению сначала в Петербурге, потом в Москве и крупных городах по Сибирскому тракту биржевых артелей, которые брали подряды на перевозку грузов и пассажиров по тракту. Эти же артели строили постоянные дворы, хотя много таких дворов содержали и крестьяне. С 1883 года стали строить новый тракт, который шел южнее Перми — сразу на Уфу, Челябинск, Курган, Тюмень, Омск, где соединялся с ранее постро-

енным Сибирским трактом. Ссылные на каторгу, на поселение и переселенцы пошли теперь в основном «теплой стороной» через Челябинск. Заметим, что В. И. Ленин в сибирскую ссылку тоже проследовал через Уфу, Челябинск, Курган Омск. Этим же путем и возвращался обратно в Россию.

Когда была построена Уральская железная дорога в 1878—1880 годах, то часть ссыльных стали привозить в Пермь в специальных железных баржах. Ехали до Перми водой и переселенцы, а дальше путь держали по железной дороге до Тюмени.

После Октябрьской революции дни на всей своей протяженности Сибирский тракт стал свидетелем ожесточенной классовой борьбы. В июле-сентябре 1918 года почти одиннадцатитысячный отряд красноармейцев и беженцев — членов семей партийных, советских работников, красноармейских семей и Белорецкого завода — по Сибирскому тракту пришли в Курган. Командовал этим отрядом легендарный полководец Красной Армии В. К. Блюхер.

\*\*\*

**МИНУЛИ** годы. Гладкая асфальтовая лента Сибирского тракта (он во многих местах спрямлен и стал до Свердловска короче более чем на 20 километров) ведет мимо колоссящихся полей, новых сел и городов. Мелькают во вышающие над лесом и полями опоры высоковольтных электролиний. Гудят веренища тяжелых автомашин, проносясь автобусы и разноцветные «Волги», «Жигули». Зимой летом мощные дорожные машины содержат тракты в хорошем проезжем состоянии. А синем, безоблачном небе по своему могучую песню воздушных лайнеров.

Это Сибирский тракт наших дней. Тракт, который так много помнит.

**А. ШАРЦ.**

(Окончание.)

Начало в № 14 — 17).