

Самигулов Г. Х. Дорога: часть и целое: осмысление дороги в разных масштабах восприятия / Г. Х. Самигулов // Научный диалог. – 2013. – № 6 (18) : История. Социология. Этнография. – С. 75–87.

УДК 801.311:625.7+94(470.5)+908+912(470.5)“17”

## **Дорога: часть и целое: осмысление дороги в разных масштабах восприятия<sup>1</sup>**

Г. Х. Самигулов

На основе архивных материалов, включающих обозначения Старой Казанской дороги и ее участков в Южном Зауралье, рассматриваются особенности отображения дорог в сознании людей в зависимости от различных факторов, в первую очередь от масштаба восприятия. Иногда хорошо известный «магистральный» путь, выходящий далеко за пределы данного региона, фиксируется в документах под местными названиями, поскольку люди имеют в виду не всю протяженность дороги, а лишь актуальный для них отрезок.

Ключевые слова: путь; дорога; поселение; функциональность; отрезок; масштаб.

Проблема, вынесенная в заголовок этой статьи, настолько обыденна, что, как правило, с трудом актуализируется в нашем сознании и редко становится предметом размышления. Жители Челябинска обычно говорят *Екатеринбургская трасса* или *Уфимская трасса*, а не *дорога «М-5»* или *трасса «Москва–Владивосток»*. В других городах – свои обозначения для отрезков крупных дорог, отображающие местные реалии, а также маркировку коммуникаций в обыденном сознании. Сходная система представлений о дорогах, репрезентированных в их обозначениях, существовала и в прошлом.

<sup>1</sup> Статья подготовлена в рамках выполнения ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009–2013 годы: «Коммуникация Центральной Евразии – от древности к Новому времени»

В данной статье предлагается опыт осмысления этой системы на примере зафиксированных в архивных документах обозначений Старой Казанской дороги. Собственно демонстрация «разночтений» в восприятии этого объекта не является нашей целью. По ходу выявления обозначений локальных отрезков больших исторических путей, мы сможем увидеть, какие признаки служили основой для выбора названий таких отрезков, насколько сходным было их восприятие у разных групп населения.

Название *Старая Казанская дорога*, или просто *Казанская дорога*, относилось не к одной дороге, а к целой сети дорог, соединявших европейскую часть, в первую очередь Поволжье и Прикамье, с Зауральем и далее с Центральной Азией. Эта тема ранее была рассмотрена нами в некоторых работах [Самигулов и др., 2007; Самигулов, 2011]. Старая Казанская дорога (или Казанские дороги) в действительности представляла собой часть сформировавшейся уже к эпохе раннего железного века сети торгово-миграционных коммуникаций [Таиров, 1995]. Название *Старая Казанская дорога* применялось к участкам этой сети, проходившим в Южном Зауралье, поскольку они были «ориентированы» на Поволжье, т. е. Казань. В Приуралье эти же дороги назывались *Сибирскими*, поскольку вели в Сибирь.

Любое население, придя на новое место, в первую очередь использует имеющиеся коммуникации и лишь потом, когда окажется, что этих дорог уже не хватает, начинает прокладывать новые пути. Не были исключением из этого правила и русские, начавшие хозяйственное освоение Зауральской Башкирии. В первые два–три десятилетия немногочисленное пока русское население обходилось имеющимися, исторически сложившимися дорогами. Правда, они получили новое осмысление исходя из потребностей и целеполагания пришлого населения и новых реалий. Старые ориентиры и названия дорог или каких-то их участков для пришедших русских могли быть неактуальными либо не вызывали ассоциаций в их картине мира: тип хозяйствования и восприятие окружающего ландшафта башкирами и русскими переселенцами все же отличались. Плюс

к этому пришлое русское население пыталось освоить новые территории, для чего требовалось сделать более понятными местные названия, отсюда переименование различных природных объектов: рек, гор, озер. Окружающий мир, таким образом, становился «понятнее», ближе. Иногда исконное название исчезало, уступая место новому: так, река *Елганды* стала рекой *Боевкой*. В других случаях переселенцы лишь незначительно модифицировали название, адаптируя его для встраивания в собственную языковую систему, и тогда можно наблюдать русификацию топонима; например, вместо названия *Карабулак* (в буквальном переводе – «черный <или северный> родник») появилось название *Караболка*. Появляются русские поселения: крепости, села, заводы – многие из которых получали русские же названия. Сознание пришлого населения от крестьянина до чиновника переключается на более близкую и понятную систему пространственных ориентиров. В этих условиях, если дорога в целом воспринималась как «Старая Казанская», то отдельные ее участки обозначались в соответствии с новыми ориентирами.

Увидев на карте<sup>1</sup> подпись «Дорога (от строящегося Троицкого Саткинского графа Александра Строганова завода. – Г. С.) в Троицкую крепость» [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 72], очевидно, надо задуматься: кому надо было проводить дорогу от не построенного еще завода к Троицкой крепости в 1762 году? Немного иначе доро-

1 Карта носит длинное название: «Чертеж, учиненной по указу Оренбургского горного начальства июня от «17» и прописанного во оном Государственной Берг коллегии февраля от «9» сего 1762-го году указу: в каких местах и урочищах в отводной и оном Берг коллегии указом неотъемлемо утвержденной к Златоустовскому заводчика Максима Масалова лесам в тридцати верстной окружности и Троицко Саткинскому действительного камергера Александр Сергеевича Строганова к железному заводу назначено земель и лесов, также и захваченным из того ж Златоустовского заводу отводу в отвод же дворянину Никите меньшему Демидову ныне ко вновь назначенному на речке Киялиме под строение заводу месту и вновь строящемуся на реке У(фе) (?) именуемому Азяш Уфимскому и к построенному Кыштымскому железным ево Демидова заводам и в которых местах к Златоустовскому заводу (земли и лес разных волостей башкирцов покупные и кортомленные некоторой части лесу вдобавок на безлесных и степных места а х которому заводу по которым местам куплены и кортомлены земли и леса и в котором месте отведен лес вдобавок и сколко дворянину Демидову и трем ево заводам из окружности Златоустовского завода захвачено лесов, о том значит ниже сего в сем чертеже под красками и литерным расписанием...» [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 72].

га упоминается в документах о межевании отводов земли к заводам 1740 – 1750-х гг., когда от основания Троицкой крепости прошли считанные годы: «...до дороги от города Казани в Троицкую крепость» [ОГАЧО. Ф. И-227. Оп. 1. Д. 1. ЛЛ. 215, 447]. Это еще загадочнее, поскольку довольно дорогое удовольствие – прокладывать путь от Казани к только поставленной небольшой крепости. Здесь мы имеем дело опять-таки с одной из трасс Казанской дороги, которая пересекала Уральский хребет в районе нынешних Сатки и Златоуста и шла через брод у впадения Увелки в Уй, далее раздваиваясь – на юг и на восток. Но обозначается она по понятным авторам документа ориентирам, одним из которых является Троицкая крепость. Ясно, что на этой крепости дорога не заканчивается (как и Казань не была тупиком), поскольку и сама крепость была поставлена на традиционном караванном пути, но в конкретной ситуации, когда дорога выступала как ориентир, или привязка на местности, ее обозначили именно как соединяющую два «знакомых» населенных пункта.

Выше уже говорилось, что под названием *Старая Казанская дорога* в действительности «скрывается» сеть путей. В этой сети, естественно, были «узлы» – точки, где пересекалось несколько дорог. В реальности это могло не представлять собой перекрестка в нашем сегодняшнем понимании, и слово *точка* здесь употреблено условно.

Один из таких узлов приходился на район озер Касли и Иртяш: «...Меж озер Иртяш и Касли через Урал-Камень проезжая большая дорога в Казань, и на Уфу, и на Кунгур, купеческие люди из русских городов с товары по вся годы ездят в Сибирские города, а из Сибири ездят с товары в Русские города. И кроме той дороги летом и зимою купецким людям с товары проехать утайкою будет не куды: объезжая дороги все сошлись к тем озерам, к Истоку, что течет из Касли озера в Иртяш озеро» [Шишонко, 1987, с. 55–56]. Какие же конкретно дороги сошлись у Каслинского истока? Часть из них описана В. Шишонко: «Чрез Катайский острог пролегал старинная дорога из Сибири, от урочища Явлитор... Означенная дорога тянулась к перешейку между озерами Иртышем (Иртышем. – Г. С.)

и Большие Касли, потом, по перевале через Урал, она разделялась на две ветви, из коих одна шла на Кунгур, другая на Уфу. Эта дорога еще в 1680 году называлась *Старой Казанской дорогой*; называлась она и *Уральской дорогой*» [Шишонко, 1884, с. 478]. В другом документе читаем, что «Катайский острог <...> и учинен <...> заставою для проезду ис Казани и с Уфы купецких людей в Тоболеск и в иные сибирские города» [Материалы по истории..., 1936, с. 88]. Если смотреть с востока, то эта дорога раздваивалась до пересечения Уральских гор и одна ветвь шла по руслу Маука и Уфы на север, а другая пересекала речку Суроям и вела через Месягутовскую лесостепь на запад до Уфы, Казани и далее. Еще из Шишонко: «На истоке этом (из оз. Бол. Касли в оз. Иртяш. – Г. С.), запруженном при самом выходе из озера Каслей, построен Каслинский <...> завод. Через завод сей и доселе проходит довольно важный торговый путь из Европейской России в Троицк и в Сибирь, нигде в статистических описаниях не показанный. Дорога эта в царствование Алексея Михайловича и Федора Алексеевича уже называлась “Старой Казанской дорогой”» [Шишонко, 1887, с. 61]. Дорога в Сибирь – это и есть тот самый путь от Ялutorовска, описанный выше, а одна из трасс дороги на Троицк и далее в степь проходила в XVIII–XIX вв. через Челябинск, другая – несколько севернее Челябинска, пересекая реку Миасс ниже озера Аргази. Для того чтобы проиллюстрировать эти заявления, использую несколько карт XVIII века. На первой, составленной в 1737 году пунктирными линиями показаны дороги, а в районе озер Касли, Кызылташ, Аллак видно их пересечение (рис. 1). К сожалению, карта рукописная и подписи довольно неразборчивы.

Карта, представленная на следующем рисунке, была составлена в 1759 году при определении отвода земли для постройки Азяш-Уфимского завода (рис. 2). На этой схеме показана часть дорог, обозначенных на карте 1737 года (рис. 1), при этом картографические изображения дорог снабжены поясняющими подписями.

Я обозначил дороги, показанные на карте, цифрами, поскольку разобрать подписи на документе не так просто, приведу их «рас-

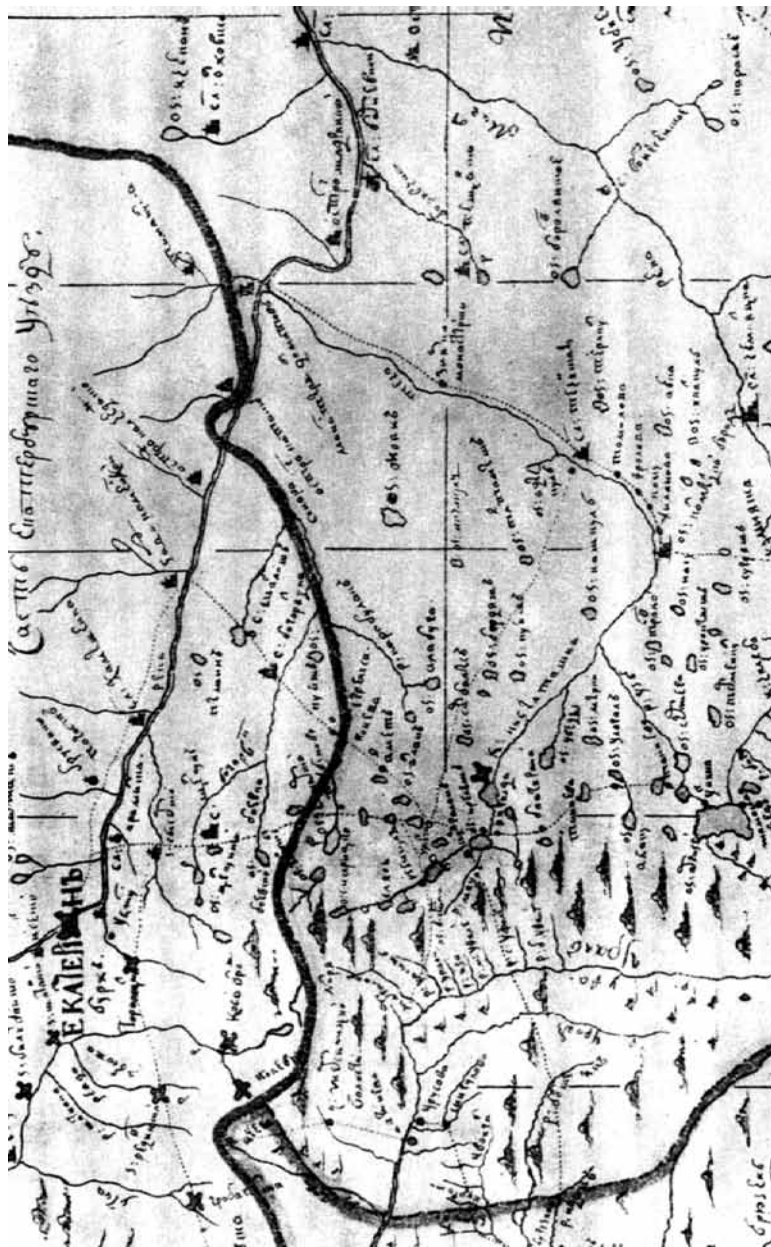


Рис. 1. Фрагмент ланд-карты Уфимской провинции, составленной в 1737 году [РГВИА. ВУА. Д. 20618].  
Пунктирными линиями показаны дороги.



Рис. 2. Карта отвода земель Азяш-Уфимскому заводу, 1759 год [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 21]

шифровку»: 1 – «Дорога в город Уфу»; 2 – «Дорога из Нязепетровского завода в Каслинский завод»; 3 – «Дорога из Челябинской крепости в город Екатеринбург»; 4 – «Дорога в Челябинскую крепость»; 5 – «Дорога в Челябинскую крепость». На этой карте не показаны пути, которые вели в Катайский острог, Теченскую слободу и Каменский завод, поскольку для авторов документа эти маршруты, очевидно, не являлись первостепенными. Но нам для того, чтобы показать вариативность восприятия дорог, хватит и того, что показано в этом документе.

Глядя на карту, мы понимаем, что «дорога из Нязепетровского в Каслинский завод» не заканчивается в Нязепетровске (она, как это видно на схеме, тянется дальше), так же, как и не обрывается в Каслях. То есть по двум пунктам обозначен отрезок большой дороги, а сама она продолжается в обе стороны: на запад к Уфе и Казани, на восток к Тобольску и дальше. Тот путь, что помечен номером 5 и обозначен как «Дорога в Челябинскую крепость», в действительности проходил севернее Челябинска и вел к Троицкой крепости и дальше в степь – это та самая дорога в Троицк, которую описывал В. Шишонко. Подписана она неверно – ошибки в подписях на картах, увы, встречаются, сказывался человеческий фактор, мог ошибиться автор карты или человек, который делал копию документа.

Отдельно стоит рассмотреть трассы, отмеченные цифрами 1 и 4, – в Уфу и Челябинскую крепость. В документах 1750-х–1760-х годов эти дороги обозначались как одна: «едучи из Челябинска в Уфу по большой ямской дороге» [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 7. Л. 35], «на лежащую из Челябинска в город Уфу большую дорогу» [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 7. Л. 97]. На карте показано два яма (почтовые станции, точнее ямские избы, где держали смену лошадей для почтальонов и курьеров) с припиской «бывший» (рис. 2). Как ни странно, в Уфу из Челябинска ездили поначалу таким кружным путем. Дорога на Уфу, привычная нам сегодня, стала безопасной и доступной значительно позднее, после постройки Златоустовского (Косотуровского), Саткинского и пр. заводов. Поэтому в 1740-х–1750-х годах эта дорога являлась почтовым трак-



том между Челябинском и Уфой, но к 1759 году в таком качестве уже не использовалась. Еще в 1753 году при продаже земли Н. Демидову башкиры Мякотинской волости оговаривали право косить сено и рубить дрова для содержания ямов на дороге в Уфу [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 6. Л. 2 об.]. В 1759 году башкиры Шуранской волости в купчей указывали: «выше бывшего из Челябинска в Уфу на бывшей дороге яму» [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 7. Л. 24 об.]. При этом они же в 1765 году указывали: «едучи из Челябинска в Уфу по большой ямской дороге» [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 7. Л. 35], имея в виду ту же самую дорогу.

В упоминавшейся купчей башкир Мякотинской волости есть еще одно описание: «лежащую из башкирских деревень в Урал Кошеву и в Нязепетровский господ Масаловых дорогу, левую сторону той дороги чрез реку Тугун Югар, тою же дорогою на реку Вязовку и от оной дороги по Вязовке вверх левую сторону до впадающего в нее из озера Наракуля истока, и по тому истоку вверх к озеру Наракулю все с левую ж сторону на показанную дорогу и по оной дороге чрез вершину реки Маука на Урал» [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 6. Л. 2 об.]. В другом документе – журнале межевания спорных земель 1780-х гг. – эта трасса становится предметом спора. Одну и ту же дорогу русский Михаил Егоров называл *Старо-Челябинской*, а башкиры Мякотинской волости – *Кошевою* (дорогой, по которой перегоняли скот на кочевья и с кочевий весной и осенью<sup>1</sup>) [ОГАЧО. Ф. И-172. Оп. 1. Д. 81. Л. 2 об. – 3]. Для русских главным признаком этой дороги было то, что она ведет в Челябинск, а для башкир – характер ее использования. Часть ее показана на одной из карт, составленной в 1740 году (рис. 3).

Речь идет все о той же трассе, которая на рисунке 2 обозначена цифрой «4» и называется «Дорога в Челябинскую крепость». Естественно, *кошевая* дорога совпадала с *Челябинской* до определенного момента – она не вела прямо в город, а шла мимо него, в степь, к Тоболу. Эта же дорога называлась еще и *Соляной*, поскольку

1 Ср. рус. диал. кошевать 'кочевать; жить в войлочных кибитках, кошах' (перм., челяб., оренб.) и 'жить временно в степи, на кошах' (челяб., свердл.) [СРНГ, т. 15, с. 141].



по ней возили соль с озер, находившихся в степи [ОГАЧО. Ф. И-115. Оп. 1. Д. 106. Л. 17 об.]. И та же самая дорога у русских носила название *Воровской* (разбойничьей), поскольку по ней в степь перегоняли угнанный скот. Получается, что кроме «главного» названия – *Старая Казанская дорога* – путь на отрезке между Уральскими горами и степью имел еще четыре наименования: *кошевая*, *Старо-Челябинская*, *Соляная* и *Воровская дорога*. Два из них – *соляная* и *воровская* – все еще помнят башкиры Кунашакского района и потомки казаков Миасской станицы. И если брать еще с большим увеличением, то выяснится, что совпадают Кошевая, Соляная, Воровская и Челябинская дороги лишь на определенном отрезке, как раз между озерами и Челябинском, где-то близ Тобола «рассасывалась» Кошевая, а дальше к соляным озерам и кочевьям казахов уходили Соляная и Воровская.

Доехав из степи по этой дороге до озер Нанога, Иртяш, Касли, можно было выбрать дальнейший путь – либо ехать через речку Сугомак и дальше на запад, в Уфу, либо по руслу речки Маук и далее Уфы пересечь Уральский хребет (собственно Кошевая, она же Нязепетровская дорога), а можно было отправиться на север, вдоль Уральского хребта, к Екатеринбург и далее в Тагил, Верхотурье.

Примерно такая же картина откроется, если мы начнем разбираться с дорогами по другим направлениям – восточному, южному, северному. Выявится масса названий для отрезков дорог, которые в итоге окажутся составными частями одной из трасс вездесущей и всепронизывающей Старой Казанской дороги. Ситуация начала несколько изменяться лишь с конца XVIII века, когда новые крупные поселения и заводы стали оттягивать к себе трассы дорог. Но и эти изменения были незначительны и не повлияли существенно на общую схему дорожной сети. Лишь несколько изменились места пролегания дорог, какие-то из них оказались более востребованы, другие почти заглохли. Еще сильнее изменились маркеры, по которым обозначают отрезки пути: «Троицкий тракт», «Курганская дорога», «дорога на Магнитогорск». А если взять более общий план, то выяснится, что все эти тракты и дороги – лишь части сети старинных

путей, охватывающих весь континент. Если взять средний масштаб, то из них складывается система дорог, соединяющих Азию и Европу, Сибирь и Русь, а также Юг и Север, – та система, которая обобщенно называлась в XVII–XVIII вв. *Старая Казанская*, или *Уральская*, или *Сибирская* дорога.

### Источники и принятые сокращения

1. ГАСО – *Государственный архив Свердловской области*.
2. *Материалы* по истории Башкирской АССР / отв. ред. А. Чулошников. – Часть I. – Москва ; Ленинград : Издательство Академии наук СССР, 1936. – 631 с., карты.
3. МИБ – *Материалы* по истории Башкирской АССР.
4. ОГАЧО – *Объединенный государственный архив Челябинской области*.
5. РГВИА. ВУА. – *Российский государственный военно-исторический архив*. Военно-ученый архив Главного штаба.
6. СРНГ – *Словарь русских народных говоров* : в 44 томах / под ред. Ф. П. Филина, Ф. П. Сороколетова, С. А. Мызникова. – Москва ; Ленинград ; Санкт-Петербург : Наука, 1965–2011. – Вып. 1–44.

### Литература

1. *Самигулов Г. Х.* Историография «казанских дорог» / Г. Х. Самигулов // *Вестник Южно-Уральского государственного университета*. – 2011. – № 9 (226). – Серия «Социально-гуманитарные науки». – Вып. 16. – С. 50–53.
2. *Самигулов Г. Х.* Что такое Старая Казанская дорога? / Г. Х. Самигулов, В. М. Свистунов // *Интеграция археологических и этнографических исследований* / гл. ред. Н. А. Томилов. – Одесса ; Омск : Наука, 2007. – С. 66–72.
3. *Таиров А. Д.* Торговые коммуникации в западной части Урало-Иртышского междуречья : [препринт] / А. Д. Таиров ; Челяб. гос. ун-т ; Природ.-ландшафт. и ист.-археол. центр «Аркаим». – Челябинск : [б. и.], 1995. – 48 с.
4. *Шишонко В.* Пермская летопись, пятый период, часть вторая : с 1695–1701 г. / В. Шишонко – Пермь : Типография Пермской земской управы, 1887. – 659 с.
5. *Шишонко В.* Пермская летопись, третий период : с 1645–1676 г. / В. Шишонко. – Пермь : Типография Пермской земской управы, 1884. – 1168 с.

© Самигулов Г. Х., 2013

## The Road: Part and Whole: Perception of Road on Different Perception Scales

G. Samigulov

Basing on the archive materials including the names of the Old Kazan road and its parts in the Southern Transurals, the article studies peculiarities of the road image in people's consciousness depending on different factors, first of all, on the perception scale. Sometimes the well-known "through track" running far beyond this region is recorded in the documents under its local names because people meant only some part of the road which was relevant for them, rather than the whole stretch of it.

Key words: path; road; settlement; functionality; part; scale.

---

**Самигулов Гаяз Хамитович**, кандидат исторических наук, доцент кафедры «Древняя история и этнология Евразии», Южно-Уральский государственный университет (Челябинск), [gayas\\_@mail.ru](mailto:gayas_@mail.ru).

**Samigulov, G.**, PhD in History, associate professor, Department of Ancient History and Ethnology of Eurasia, South Ural State University (Chelyabinsk), [gayas\\_@mail.ru](mailto:gayas_@mail.ru).