

*А.В. Зиброва*

## **ПОЧТОВЫЕ СТАНЦИИ В ТРАКТОВЫХ СЕЛАХ ПРЕДБАЙКАЛЬЯ В XIX ВЕКЕ**

Строительство почтовых станций в трактовых селах Предбайкалья в XIX в. является отличительным элементом материальной культуры старожильского населения. Вопросы организации почтового сообщения в Восточной Сибири, в частности структурной организации отведенных под нужды почтового ведомства зданий, а также вопросы возникновения, формирования и типологии почтовых станций на сегодняшний день становятся актуальными в связи с разработкой экспозиционного пространства трактовой зоны в АЭМ «Тальцы». Проектируемый в этой зоне экспозиционный комплекс построек «Почтовая станция» в первую очередь призван отразить функциональное назначение располагавшихся на Московском тракте почтовых станционных усадеб посредством характеристики планировочных и архитектурно-конструктивных особенностей отдельных его объектов.

Проведенный анализ научной литературы по данной тематике, изучение архивных и фотографических материалов, а также натурные наблюдения предоставили возможность наиболее полного осмысления того, как выглядели почтовые станции в Предбайкалье в XIX в., на основе чего допустима реконструкция почтовой станции в экспозиции музея.

Среди дореволюционных источников следует отметить книгу В. Паршина «Описание пути от Иркутска до Москвы, составленное в 1849 г.», которая есть не что иное, как добросовестная каждодневная зарисовка предпринятого автором путешествия по старому Московскому тракту. Для исследования важным является то, что автор в своем сочинении называет следующие друг за другом почтовые станции от Иркутска до Бирюсинска, отмечает протяженность пути между ними и дает краткое описание каждой из них [1].

В советской научной литературе данный аспект рассматривался А.Н. Вигилевым. Его монография «История отечественной почты» посвящена истории развития средств связи в России с древнейших времен; автор подробно останавливается также на процессе зарождения регулярной почтовой гоньбы и истории создания Московского тракта [2].

Одним из современных исследователей этого вопроса, давших подробное описание возникновения и развития сибирской почты начиная с XVII и вплоть до XX в., стал С. Гольдфарб. Собранные им материалы позволяют составить представление об особенностях ямской гоньбы в Сибири, внешнем облике и наполнении почтовых станций [3].

Систематизированные материалы экспедиций по трактовым селам Предбайкалья нашли отражение в монографии А.К. Нефедьевой и В.В. Тихонова «Московский тракт». Книга освещает жизнь русской деревни трактовой зоны Иркутской губернии в XVII–XIX вв. Внимание авторов акцентировано на архитектуре трактовых сел и развитии промыслов, в том числе и извозного [4].

В научных статьях Е.А. Андреевой [5], Н.П. Дулеповой [6] рассмотрены предпосылки возникновения почтовых станций в Восточной Сибири, основные положения, связанные с осуществлением почтовой гоньбы, приведены описания внешнего облика станционных усадеб.

Наиболее ценные сведения о состоянии почтовых станций в Предбайкалье удалось почерпнуть из архивных документов. В Государственном архиве Иркутской области в фонде Управления строительной и дорожной частями Восточной Сибири хранятся сдаточные описи, составленные на станционные дома со службами на Муринской и Мишихинской почтовых станциях, в которых зафиксированы размеры станционных построек и подробно перечислено казенное имущество.

Отметим, что почтовые станции в России являлись государственными учреждениями, где производился обмен почтой между ямщиками и станционными служащими, проезжающим предоставлялись отдых, возможность смены лошадей и средств передвижения. Однако до появления первых почтовых станций в Предбайкалье по тракту уже в XVIII в. было налажено регулярное почтовое сообщение. По колесной дороге располагались зимовья – ямские станы, ямы. Возникли ямы еще во времена татаро-монгольского ига, как способ поддержания отношений с русскими князьями. Само слово «ям» образовано от татарского «дзям», что означает «дорога», слово «ямщик» – от «ям-чи», т. е. «проводник», «путеводитель».

Внешне ямы представляли собой небольшие избы, интерьер которых был достаточно скромным – глинобитные печи, широкие лавки и нары. Ямские станы выполняли функции, возложенные со временем на почтовые станции, здесь путник за определенную плату мог получить ночлег, еду и фураж для лошадей. По сути ямы являлись первыми постоянными дворами, обслуживанием которых занимались крестьяне.

В XIX в. происходит усовершенствование почтовых учреждений. Существовавшие ранее ямы были заменены новыми опорными пунктами – почтовыми станциями, строительство которых велось по всему Московскому тракту с промежуточным расстоянием в 25–30 верст. Станции очень быстро оформились в единую систему с практически общими правилами распорядка жизни и деятельности.

В Предбайкалье строительство почтовых станций осуществлялось по типовым проектам, утвержденным высочайшим указом 2 декабря 1848 г. [7]. Внешне станция представляла собой целый комплекс построек жилого и хозяйственного назначения, в которых располагались все необходимые для почтовой службы помещения. Так, главный фасад почтовой станции составляли станционный дом, ворота и флигель для ямщиков, соединенные высоким заплотом. В набор хозяйственных построек входили навесы для лошадей и почтового транспорта. Строительство конюшен на территории станционных усадеб было не предусмотрено «по тому уважению, что по большей части станции расположены при селениях, а где в оных, там обыкновенно находятся вблизи станции постоянные дворы. В первом случае, ямщики могут держать лошадей при крестьянских домах, а в последнем на постоянных дворах; устройство же конюшен на почтовых дворах требует значительных издержек» [8].

По периметру обширный двор почтовой усадьбы огораживался высоким заплотом. Все почтовые станции отмечались щитом с изображением государственного герба, названием места и расстояния от Петербурга. Станционный дом делился на две половины и одновременно выполнял функцию гостиницы для отдыха или же проживания проезжающих, а также жилья для служителя почты. Флигель для ямщиков являлся местом отдыха извозчиков.

Кроме казенных почтовых станций, расположенных по тракту, достаточно часто встречались станции, построенные частными лицами. Такие станции располагались в селах, в обычных крестьянских усадьбах, чьи хозяева оформили подряд с государством на осуществление ямской гоньбы и приспособили жилище под учреждение почтового ведомства.

Стоит отметить, что Московский тракт оставался главной государственной дорогой, связывавшей города и крупные села Российского государства с Китаем. По тракту осуществлялась ямская гоньба. Существовал и другой вид гоньбы – междворный, что было обусловлено необходимостью почтового сообщения между населенными пунктами, например, одной волости. Помимо основной дороги, проходившей по центру любого трактового села, Предбайкалье связывали тракты второстепенного значения – Якутский, Бодайбинский, Кругоморский (Кругобайкальский), Тыреть-Балаганский и Тункинский.

Одну из бывших частных почтовых станций сотрудникам музея удалось увидеть в с. Введенщина Шелеховского района во время экспедиции в 2004 г. Введенская почтовая станция находилась на Кругоморском тракте и являлась первым перевалочным пунктом за 25 верст от Иркутска. Станция принадлежала крестьянину Шульгину. На момент обследования от некогда действовавшей станции сохранился лишь дом, расположенный по адресу: ул. Юбилейная, 48. Постройка состояла на учете в ЦСН.



*Введенская почтовая станция, вторая половина XIX в.*

Здание представляло собой интересный пример жилого дома второй половины XIX в., построенного в традициях русской архитектуры. В плане дом-пятистенки, рублен «в обло», диаметр бревна достигал 40 см, крыша самцовая с фигурным коньком наверху, сохранились повалы и следы от куриц. Длинным фасадом в три окна здание выходило на улицу. Надворных построек не сохранилось. Хозяин усадьбы предполагал разобрать находившийся в его собственности дом на дрова. Памятник был утрачен.

Еще одна частная почтовая станция была обнаружена в с. Биликтуй Усольского района. Располагалась она на Московском тракте. Сведения о местоположении Биликтуйской почтовой станции удалось найти в книге В. Паршина. Автор пишет: «От Иркутска по тракту к Москве: почтовая станция Зуевская, до нее 24 версты. Через 25 верст Биликтуйская, почтовая станция в наемном доме, на левом берегу реки Китой» [9].

На сегодняшний день от бывшей почтовой станции сохранился только дом, расположенный по адресу: ул. Советская, 98. Время постройки – середина XIX в. Здание находится на учете в ЦСН. В плане дом-пятистенки, рублен «в обло», крыша самцовая, главный фасад в два окна, надворных построек в усадьбе не сохранилось. Местные краеведы не обладают информацией об истории Биликтуйской почтовой станции и о прежних хозяевах дома. В настоящее время здание приспособлено под магазин.

Несмотря на уникальность выявленных объектов и сохранность одного из них, вопроса о переводе частной почтовой станции в музей для дальнейшего формирования экспозиционного пространства трактовой зоны не возникает, поскольку музею необходима типовая постройка. Однако на территории Предбайкалья казенных почтовых станций не сохранилось, поэтому основу строительства усадьбы «Почтовая станция» в трактовой зоне должна составить реконструкция по аналогу типового станционного здания.

В фондах Иркутского областного краеведческого музея, а также в фондах Научной библиотеки Иркутского государственного университета были обнаружены фотографии с изображением несохранившихся Большеглубоковской, Мотской, Мишихинской и Малиновской казенных почтовых станций, построенных на Кругоморском тракте. Внешне станции одинаковы, однако на фотографии с изображением Малиновской почтовой станции детально просматривается не только фасад, но и планировка усадьбы в целом, а также набор хозяйственных построек. Это играет немаловажную роль в проектировании музейного объекта и в дальнейшем построении экспозиции, поэтому прообразом для строительства усадьбы «Почтовая станция» в трактовой зоне должна стать именно Малиновская станция.



*Малиновская почтовая станция, 1877 г.*

На фотографии видно, что главный фасад почтовой станции выходил на тракт и состоял из небольшого дома для проезжающих и смотрителя, ворот, флигеля для ямщиков, соединенных высоким заплотом. На въезде по обеим сторонам ворот были установлены железные фонарные столбы. На воротах установлен двуглавый орел – знак государственного учреждения. Вход в станционный дом и во флигель осуществлялся со двора. Территория почтовой станции была с трех сторон огорожена высоким заплотом. Набор хозяйственных построек был минимален: навес для лошадей и, предположительно, амбар-кобрик.



*Почтовая станция в с. Биликтуй, середина XIX в.*

Сведений об истории возникновения Малиновского станционного дома немного. Известно, что станция была построена в 1877 г. по указанию генерал-губернатора Забайкальского края М.С. Корсакова, который летом 1870 г., проезжая по тракту с осмотром, заметил, что между станциями Мишиха и Переемная путешественники проезжали 31 версту. Дорога пролегла по гористой местности, а это представляло затруднения как для проезжающих, так и для почтовых служащих. В итоге был отдан приказ о строительстве промежуточного пункта, которым стала Малиновская почтовая станция. Название станция, по всей вероятности, получила от названия протекающей в этой местности р. Малиновки.

О габаритах почтовых станций, построенных на Кругоморском тракте, можно судить по сохранившимся в архивных документах описям. Из сдаточной описи Муринского деревянного станционного почтового дома со службами, датированной 25 сентября 1864 г.: «Дом для проезжающих и писаря в длину по улице 5 сажень, в ширину 4 сажени, с пристройкою двух ретирад, обшитых тесом. Крыша окрашена красною вохрою на масле, а обшивка дикого цвета краскою на клею. В нем комнат – 4. Окон – 9. Дверей: наружная – 1, внутренних – 2. По Главному фасу заборов, окрашенных дикого цвета краскою на клею звен – 2. Ворота, окрашенные тою же краскою на желтых петлях с крючьями и скобами – 1. Двор огорожен с трех сторон забором, который составляет и стену навеса, окрашенный дикого цвета краскою на клею, а крыша красного вохрою на масле, в них звен – 13. Два фонарных столба с желтыми фонарями, выкрашенными зеленою краскою и застекленными, стоящие 5 рублей – 2. Флигель для ямщиков в длину по улице 3 сажени, в ширину 5 сажений, обшитый тесом. Крыша окрашена красною вохрою на масле, а обшивка дикого цвета краскою на клею. В нем окон – 3» [10].

Все казенное имущество, находящееся при станционных домах, также подлежало строгому учету. Документально зафиксировано, что в комнате для проезжающих должны были находиться как минимум диван, два кресла, стол, несколько стульев или табуретов, зеркало, исправные настенные часы, ручные фонари, лампа или свечи. Если станция содержала более пяти лошадей, то комнат для проезжающих должно было быть две. Перед домом ставился столб с надписью, означавшей название станции. В ямщицкой должна была стоять печь длиною в 3 аршина, стол и лавки [11].

В описи, учиненной Мишихинской почтовой станции, датированной тем же временем, находим: «Образ во имя Спасителя в ризе под фольгою и под стеклом, стоящий 1 рубль 50 копеек, – 1. Стульчиков с выкрашенными крышками – 2. Столов под политурой, стоящих 12 рублей, – 2. Диван Турецкий, покрытый Американской клеенкой, стоящий 20 рублей, – 1. Кушетка под политурой, обитая Американской клеенкой, стоящая 25 рублей, – 1. Стульев под политурой, стоящих 25 рублей, – 12. Стол для смотри-

теля с ящиком, окрашенный, стоящий 5 рублей, – 1. Орел над воротами, выкрашенный и позолоченный, стоящий 15 рублей, – 1» [12].



*Большеглубоковская почтовая станция.  
Фото В.П. Сукачёва, середина 1890-х гг.*



*Мотская почтовая станция, 1890-е гг.*



*Восточный берег Байкала. Ст. Мишиха.  
Телеграф на станции Мишиха, конец XIX в.*

В таком облике предстает типичная для трактовых сел Предбайкалья казенная почтовая станция. Свое назначение станции сохраняли вплоть до начала строительства Транссиба в 90-е гг. XIX столетия. С этого времени основной объем почтовых, торговых и пассажирских перевозок приходился на железную дорогу, а Московский тракт постепенно превратился в дорогу местного значения.

Планируемый к реконструкции экспозиционный комплекс построек «Почтовая станция» в трактовой зоне АЭМ «Тальцы», безусловно, будет соответствовать тематической направленности трактовой зоны, поможет обозначить специфику Московского тракта и определить один из основных видов деятельности старожильского населения, а именно занятие почтовым извозом. Поскольку типовые станционные постройки располагались по тракту на значительном расстоянии от населенных пунктов, то при построении экспозиции следует соблюдать историческую достоверность. В музее почтовая станция станет объектом, открывающим трактовую зону, и будет занимать территорию напротив церкви. Главный фасад почтовой станции составят дом для смотрителя и проезжающих, ворота с установленным на них государственным гербом и флигель для ямщиков, соединенные высоким заплотом. Во дворе по линии строитель-

ства станционного дома расположатся хозяйственные постройки – амбар-кобрик и навесы для лошадей.

На территории реконструированной усадьбы «Почтовая станция» предполагается создание постоянных экспозиций «Дом станционного смотрителя» и «Дом ямщика», знакомящих посетителей с историей возникновения и развития почтового сообщения в Предбайкалье, а также с бытом крестьян, занимавшихся обслуживанием тракта в середине XIX – начале XX в. На подворье планируется представить коллекцию гужевого транспорта. В итоге усадьба «Почтовая станция» должна стать одним из центральных объектов экспозиционной трактовой зоны в АЭМ «Тальцы».

## ПРИМЕЧАНИЯ

1. Паршин В. Описание пути от Иркутска до Москвы, составленное в 1849 г. М., 1851. С. 9.
2. Вигилев А.Н. История отечественной почты: в 2 ч. М., 1977.
3. Гольдфарб С.И. Иркутская почта: Очерки истории. Иркутск, 1998.
4. Нефедьева А.К., Тихонов В.В. Московский тракт. Иркутск, 2010.
5. Андреева Е.А. Езда по Большому сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников // Труды Томского областного краеведческого музея: сб. ст. Томск, 2002. Т. XII. С. 22–29.
6. Дулепова Н.П. Из истории строительства Кругобайкальского тракта // Русская Америка и Восточная Сибирь: материалы регион. науч.-практ. конф. с междунар. участием (г. Кяхта, 14 авг. 2009 г.). Иркутск, 2011. С. 199–204.
7. Полное собрание законов Российской империи. Собр. 2 (1825–1881). Т. XXIV (1849). Ч. I. 23010. С. 93.
8. Там же. Т. VI (1831). Ч. I. 4628. С. 451.
9. Паршин В. Указ. соч. С. 9.
10. ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 453. Л. 66.
11. ГАИО. Ф. 198. Оп. 4. Д. 7. Л. 58.
12. ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 453. Л. 73.

