

Проблемы снабжения Тихоокеанского побережья и пути их решения якутскими областными начальниками (первая половина XIX в.)

Айсен Данилович Васильев,

младший научный сотрудник Института гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера СО РАН, Якутск.

E-mail: aysen_vasilev@mail.ru

В статье впервые на основе архивных данных рассматривается деятельность якутских областных начальников по обеспечению снабжения главного порта Российской империи на Тихом океане в первой половине XIX в. — Охотска. Через территорию Якутской области, которая благодаря своему географическому положению являлась стратегически важным регионом царской России, отправлялись казённые грузы в отдалённые пункты северо-восточной части империи — в первую очередь в Охотский край. На начальника Якутской области как «хозяина» вверенного края была возложена ответственность за организацию провоза казённых грузов и обеспечение ими Охотска. Долгое, изнурительное и трудное передвижение по Охотскому тракту порождало многочисленные проблемы в снабжении Охотского края. Из-за неудобности тракта, состояния дорог наблюдался массовый падеж лошадей, негативно отражавшийся на благосостоянии коренных народов Якутии, положении окраинных пунктов империи и состоянии царской казны. В условиях Крайнего Севера и сложного перемещения по единственному существовавшему тракту якутскими областными начальниками принимались меры для ускорения доставки казённых грузов: сокращение объёмов провоза грузов летним путём (ярмоночным) в пользу весеннего (пластового), организация поселений вдоль Охотского тракта, борьба с эпизоотиями и др. Исследование позволяет сделать вывод о том, что наблюдалась некоторая либерализация отношения царской власти к аборигенному населению Якутии.

Ключевые слова: снабжение, провоз грузов, Охотский тракт, Охотск, Охотский порт, Тихоокеанское побережье, областной начальник, Якутская область.

Problems of the Pacific Coast Supply and Solutions by Yakut Regional Authorities (the First Half of the Nineteenth Century).

Aysen Vasilev, Institute for Humanities Research and Indigenous Studies of the North, SB RAS, Yakutsk, Russia. E-mail: aysen_vasilev@mail.ru.

For the first time, the paper examines the activities of Yakut regional authorities to provide the supply to Okhotsk — the main port of the Russian Empire located

in the Pacific Ocean in the first half of the nineteenth century. The Yakutsk Region, due to its geographical position, was an important region in Czarist Russia. State freight was transported through its territory to remote locations in the north-eastern part of the empire, primarily to the Okhotsk Region. The head of the Yakutsk Region, as the “owner” of the entrusted region, was responsible for the organization of the freight transportation and supplying Okhotsk with it. The long, exhausting and difficult transportation along the Okhotsk tract created numerous problems in supply to the Okhotsk Region. The route complexity and unsatisfactory condition of roads led to the massive death of pack horses that negatively reflected on the welfare of the indigenous peoples of Yakutia, situation with the outlying areas of the empire and the tsar’s treasury. Under the conditions of the Far North and the inconvenience of movement along the existing single route, the Yakutsk regional authorities took the following measures to accelerate the delivery of state-owned goods: volume contraction of goods in the summer in favor of the spring, organization of settlements along the Okhotsk tract, fight against epizootics, etc. It can be concluded that there was some liberalization in the attitude of tsarist power towards the indigenous peoples of Yakutia.

Keywords: supply, cargo transportation, the Okhotsk tract, Okhotsk, the Okhotsk port, the Pacific coast, regional head, the Yakutsk Region.

В современной России проводится политика по развитию северных территорий, в том числе правительством принимаются специальные программы, однако вследствие особой специфичности данных регионов большое значение имеют соответствующие компетенции управленцев. Осуществление хозяйственной деятельности и жизнеобеспечение населения по-прежнему зависят от завоза топлива, продовольствия и других товаров. Следовательно, изучение исторического опыта организации поставок в северные регионы представляет значительный интерес.

В первой половине XIX в. Якутская область, будучи окраинной территорией, играла важную роль в освоении и укреплении северо-востока Российской империи. Анализ деятельности якутских областных начальников по обеспечению региона проводился фрагментарно [1; 2; 4; 7, 8; 9] и не являлся предметом специального изучения, что делает эту тему актуальной для исследования. В данной статье рассматривается ряд принятых начальниками Якутской области мер, направленных на решение проблем снабжения Охотска.

Российское правительство придавало большое значение экспедициям с целью научного освоения северо-восточных окраин империи, которые были начаты в XVIII в. С XIX в. многочисленные экспедиции стали организовываться Российско-американской компанией (ПАК) [6, с. 283], фактория которой находилась в г. Охотске.

До присоединения Приамурья и Приморья к России (1858–1860) [14, с. 113] и до начала использования Северного морского пути единственный выход в Тихий океан пролегал через территорию Якутской области.

Якутия принимала активное участие в снабжении Охотска, Камчатки и других отдалённых пунктов казёнными грузами. На якутского областного начальника как «хозяина» вверенного края была возложена ответственность за обеспечение провоза грузов. Кроме того, он отвечал и за тесное взаимодействие с отдалёнными регионами — в первую очередь с Охотским краем, потому что через Охотский порт отправлялся груз в другие пограничные места Российской империи, в такие как Гижига, Тигиль, Петропавловский порт. Ф.Г. Сафронов справедливо отмечал: «Охотск — ворота в Тихий океан до середины XIX в.», т.е. до основания Аянского порта [13, с. 185].

Крайнее, северо-восточное положение Якутского края непосредственно отразилось на функционировании Якутского областного правления, учреждённого в 1805 г. Областному правлению, где председателем был определён областной начальник, предписывались, в частности, такие обязанности, как «подряды, заготовления, перевозки...» [10, с. 1001]. Состав областного правления был довольно «усечённым»: кроме якутского областного начальника в нём числились советник, два асессора, два заседателя от купечества, прокурор, секретарь и канцелярские служители. Сибирская реформа 1822 г. М.М. Сперанского внесла некоторые коррективы в состав правления: количество советников увеличилось до трёх, появились должности областного стряпчего, областного землемера, областного инспектора, чиновника по особым поручениям. Советники являлись ближайшими помощниками областных начальников Якутии и заменяли последних во время их отсутствия.

Якутия во главе с областным начальником продолжала административно подчиняться Иркутской губернии до 1852 г., когда была введена должность гражданского губернатора Якутии. Другие северо-восточные окраины Российской империи — Охотск и Камчатка, куда доставлялись крупные партии грузов, — также находились в административном подчинении Иркутской губернской администрации. Система управления Охотско-Камчатским краем к началу XIX в. была довольно упрощённой [11, с. 87]. Промежуточным управленческим звеном между центральной и местной властью являлось Сибирское генерал-губернаторство со столицей в г. Иркутске (после реформы 1822 г. — Восточно-Сибирское генерал-губернаторство).

Должность якутского областного начальника просуществовала довольно длительное время — с 1805 до 1852 г. В связи с региональной особенностью Якутского края, связанной с провозом грузов в северо-восточные окраины Российской империи, зачастую на должность начальника Якутской области назначались морские офицеры, обладавшие соответствующими деловыми качествами. В 1820 г. генерал-губернатор Сибири М.М. Сперанский в своём письме к министру внутренних дел В.П. Кочубею в отношении областного начальника в Якутии отмечал: «Нужен человек твёрдый; желательно бы моряка, так как он должен быть в сношениях с Охотским краем и помогать ему» [3, с. 137]. Так, среди начальников Якутской области — бывший начальник Охотского порта М.И. Миницкий (1816—1821), а также И.Д. Рудаков (1834—1845), руководивший ранее Камчаткой.

Значительный опыт в организации поставок имели чиновники, ранее служившие в Хозяйственной экспедиции Адмиралтейств-коллегии, такие как Д.Я. Рудаков (1822—1824) и Н.И. Мягков (1826—1831). Кроме того, советнику Иркутского губернского правления И.Г. Кардашевскому в 1803 г., перед назначением его на должность областного начальника Якутии, была поручена испытательная работа в виде выполнения подрядов с якутами по перевозке казённых грузов в Охотск. Он с успехом справился с поставленной задачей, за что получил признательность Сибирского генерал-губернатора И.С. Селифонтова и первым занял указанную должность (1805—1816).

Несмотря на то, что в 1824 г. генерал-губернатор Восточной Сибири А.С. Лавинский писал управляющему МВД о необязательности назначения на данную должность моряков, определение на пост якутского областного начальника чиновников из военно-морской среды продолжалось. Так, в 1826 г. эту должность занял упомянутый Н.И. Мягков, чуть позже, в 1832 г., — морской офицер В.Н. Щербачев [5, с. 109]. Проведённый анализ кадровой политики в отношении формирования корпуса областных начальников Якутии свидетельствует, что снабжение отдалённых пунктов северо-востока Российской империи, в первую очередь Охотска, было приоритетной задачей российского правительства в течение первой половины XIX в.

Для провоза грузов предназначался Охотский тракт, путь по которому был так долог, изнурителен и труден, что ещё с XVIII в. возникали идеи перенести порт и провести новый тракт.

С 1803 г. правительство совместно с правлением Российско-американской компании организовало переброску грузов на Камчатку вокруг мыса Доброй Надежды (Африка), минуя Охотск. В 1812 г. было решено при безопасном мореплавании отправлять суда из Кронштадта через каждые два года упомянутым путём, так как он являлся наиболее выгодным. Однако, поскольку эти рейсы не могли удовлетворить все потребности Аляски, Камчатки и Курил, основные обязанности по снабжению возлагались всё же на Охотск, хотя поиск более удобной гавани продолжался [13, с. 192]. Эффективных действий по решению этого вопроса не предпринималось, пока во второй четверти XIX в. за дело активно не взялась сама Российско-американская компания.

Собственно история поставок «казённых тяжестей» из Якутска в Охотск начинается с 1726 г. Первоначально провоз грузов осуществлялся водным путём по р. Лена, Алдан, Мая, Юдома до Юдомской заставы (всего 724 версты), а от неё до Охотска уже в зимнее время грузы отправлялись по суше на якутских лошадях (всего 258 вёрст) [4, с. 1].

В 1736 г. началась сухопутная доставка предметов снабжения в удалённые места империи посредством личной (подводной) повинности якутов: с 5 и 8 душ выставлялось по 1 лошади. В одну подводку считали по три лошади, и за неё должны были платить «прогонья денги»¹, которых

¹ Здесь и далее сохранена орфография источника. — *А.В.*

в летнее время полагалось по 1 коп. на версту, в зимнее — по «денге». Оплата «выдавалась через несколько лет и то по прошениям якутов или зачитывалась в ясак» [1, с. 233]. Ежегодно улусы выставляли на провоз грузов «от 200 до 1500 и более лошадей», писал архивариус И.Е. Старостин в 1830 г. [1, с. 233]. В 1753 г., находя такую повинность обременительной для якутов, местное начальство начинает отправлять некоторую часть казённых грузов в Охотск через подряды посредством «якуцких дворян, детей боярских, казаков и разночинцов» [1, с. 233]. На каждую лошадь полагалось 5 пудов «тяжестей», за которые получали в 1753—1758 гг. от 7 руб. 50 коп. до 11 руб. 50 коп. Если за доставку грузов в Охотск подрядчикам давали в среднем до 9 руб. 50 коп., то за подводную лошадь перевозчики получали летом лишь по 2 руб. 67 коп., а зимой — в среднем по 2 руб. Однако на практике «подрядчики для выполнения своих обязательств пользовались лошадьми якутов за плату, мало превышавшую прогонную» [1, с. 233]. При этом подряды производились исключительно «для перевозки продовольствия в ограниченных размерах и на небольшом расстоянии (Якутск — Охотск), а доставка всех видов клади в наиболее отдалённые места и по наиболее трудным путям продолжала ложиться на тех же якутов» [1, с. 233]. В связи с тем, что в 1776 г. «на подряд желающих не было отыскано» [1, с. 234], доставка грузов во все отдалённые места северо-востока России вновь была включена в повинность якутов.

Понимая всю тяжесть этого бремени, местная администрация передала обязанности по перевозке грузов в руки купечества на подрядной основе по «вольным ценам» с 1774 по 1782 г. Из-за трудностей в нахождении подрядчиков и участвовавших «недовозов», за которые с купцов взыскивались немалые деньги, последние «более в подряд не входили» [2, с. 110]. В 1782 г. был заключён четырёхлетний контракт с якутами на доставку грузов в Охотск на подрядной основе за получаемую от купцов плату по 5 руб. 50 коп. за лошадь. После его окончания был подписан новый контракт с якутами на два года (1786—1787), который учитывал «бессеницу и падёж лошадей и рогатого скота» [2, с. 111]. Согласно контракту якутские тойоны должны были поставлять грузы в Охотск и Колымск по цене 6 руб. 75 коп. за лошадь. В следующем четырёхлетнем контракте (1788—1792) прежняя цена за лошадь сохранилась.

В 1792 г. иркутская администрация в г. Иркутске объявила открытые торги, в результате которых четырёхлетний контракт о поставке казённых грузов был подписан с известным купцом, одним из основателей Российско-американской компании, Г.И. Шелеховым. По этому контракту за лошадь, отправляемую в Охотск, платилось около 14 руб. Этот договор, как и в прошлом, не оправдал ожиданий; частые срывы поставок, невыгодность для царской казны убедили администрацию в том, что удобнее иметь дело с якутами [2, с. 112]. В конце 1795 г. с якутскими родоначальниками был заключён контракт на два года (1796—1797), согласно которому цена за лошадь составляла 14 руб., а за проводника — 10 руб. 14 коп. В 1798 г., летом, договор продлили на два года (1798—1799) «почти по тем же ценам» [2, с. 113].

В 1800 г. якуты потребовали более высокой платы и отказывались предоставлять лошадей, однако иркутская власть поставила ультиматум: «Казённая палата указом 1800 г. изволила предписать, буде якуты не согласятся за прежние цены добровольно, то учинить оное нарядом за прогонную плату» [2, с. 113]. Таким образом, якуты вынуждены были заключить договор с местной администрацией на четыре года (1800—1803) на ежегодную доставку 20 000—25 000 пудов грузов в Охотск. Несмотря на это, транспортировка некоторых казённых грузов осуществлялась всё же через якутов посредством личной повинности, в результате чего наблюдались многочисленные злоупотребления со стороны местных властей, «возникли жалобы на беспрестанные и обременительные наряды» — отмечал В.И. Вагин [4, с. 2]. До 1808 г. были заключены ещё два двухлетних контракта. В последующем в Якутском областном правлении они снова стали заключаться на четырёхлетний срок, «казна обязалась платить прогоны деньгами по ценам, зависящим от мест условий найма и покупки лошадей в разные годы» [2, с. 114].

Таким образом, способ провоза грузов по Охотскому тракту менялся от личной повинности к подрядной основе, при которой плата постепенно повышалась. Однако в 1822 г. М.М. Сперанский отмечал, что существующая подрядная основа скорее равноценна самой повинности: «Образ исполнения контракта на перевозку тяжестей ясно показывает, что он составляет не подряд, но повинность, ибо по раскладке падает она на всех, даже не имеющих никакого скотоводства; самые отдалённые помогают деньгами, и таким образом все несут тягость сей повинности» [4, с. 9].

Существовал «ярмоночный путь» (летний), использование которого начиналось в июле, и «пластовый путь» (весенний), т.е. по льду, открывавшийся в апреле. По сведениям В.И. Вагина, следуя по первому пути, якутская лошадь поднимала 5,5 пудов грузов, по второму — 5 пудов. Из-за того, что летний путь был более сложным с точки зрения передвижения (горная, болотистая и другая местность), доставка грузов в летнее время соответственно была дороже, чем в весенний период. Так, согласно контракту, заключённому с якутами в октябре 1822 г., было назначено за провоз грузов по пластовому пути по 35 руб., а по летнему — 50 руб. за лошадь, при этом «вольные цены» по первому пути были от 55 до 60 руб., а по летнему — от 100 до 130 руб. за лошадь [4, с. 3].

Контроль за исполнением обязанностей подрядчиков возлагался в первую очередь на якутского областного начальника, к примеру, в случае недоставки грузов им взимались деньги с перевозчиков [4, с. 10]. В одном из соглашений между якутами говорилось, что в случае «недовозов» вычеты из прогонной суммы осуществляются в зависимости от цены мест назначения, при этом в казначействе удерживается залог в размере 5 руб. с лошади [2, с. 114].

Под «казёнными тяжестями» подразумевались хлеб, съестные припасы, медикаменты, вино, спирт, уксус, различные морские материалы и проч. Кроме Охотска и Камчатки, в первой половине XIX в. доставка

осуществлялась также в Удский острог, Средне-Колымск, Верхоянск, урочище Нелькан, Алдан, Аллах-юн, Юдомский крест и др. [НА РС (Я). Ф. 12-и. Оп. 1. Д. 347. Л. 1—3]. Основная масса грузов в Охотск и Камчатку собиралась в Иркутске, а затем отправлялась в Якутск [4, с. 22]. Некоторые материалы, приобретение которых было дешевле, чем в Иркутске, следовало закупать в Якутске областному начальнику [РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 1679. Л. 66 об. — 67].

Среди крупных задач якутских областных начальников можно выделить создание вдоль тракта станций, где проживало бы постоянное население, которое осуществляло бы обслуживание передвижающихся людей, тяглогового скота и грузов, ремонт подвод и упряжи.

Хотя, согласно архивным документам [РГИА. Ф. 383. Оп. 29. Д. 936. Л. 2], «дело» о переселении было утверждено ещё в 1783 г., план так и не был реализован [10, с. 15]. В 1807 г., при первом начальнике Якутской области И.Г. Кардашевском, руководство региона вернулось к решению этого вопроса. Так, иркутский гражданский губернатор поручил якутскому областному начальнику (И.Г. Кардашевскому) руководить заселением Охотского тракта согласно следующим «наставлениям». Предписано было отправить 15 якутских семей (по 2 души мужского пола из каждой) с учётом состояния их здоровья, сложения, возраста (18—45 лет) на определённые для их проживания в Якутской области места: на р. Алдан, к Чёрным лесам и на р. Аллах-Юнь. Также предполагалось заселить следующие местности Охотского края: Мундукан, Мета и Медвежья голова. В целом число переселенцев составило 128 душ мужского пола (64 семьи). Также предполагалось разместить в селениях близ Якутска 45 ссыльных [РГИА. Ф. 383. Оп. 29. Д. 936. Л. 2 об., 28—28 об., 61 об. — 62, 96 об. — 97].

За несколько лет вдоль тракта возникли следующие населённые пункты: Мас-Апчинское и Хочудинское у р. Алдан, Чернолесское, Улуннахское, Алысардахское, Аллах-Юнское, Юдомо-Крестовское, а также Мулуканское, Метинское и Медвежьеголовское. Некоторые из них существуют и сегодня. Численность жителей первоначально была значительной: в четырёх новых селениях, находившихся на территории Якутской области (Мас-Апча, Хочуда, Улуннах и Аллах-Юнь), в 1814 г. было 208 чел., в 1816 г. — 215 чел. и в 1820 г. — 147 чел. обоих полов [12, с. 15—16].

Появление притрактового населения сразу же породило проблему снабжения людей, которая стала заботой якутских областных начальников. И.Г. Кардашевский занимался вопросами обеспечения жителей провиантом, сетями, винтовками, порохом, свинцом и др. [НА РС (Я). Ф. 180-и. Оп. 1. Д. 65. Л. 2—2 об., 15—15 об., 40—40 об.; Д. 72. Т. 1. Л. 1—1 об.]. Существенный вклад И.Г. Кардашевского в процесс заселения тракта от Якутска до Охотска был отмечен в представлении генерал-губернатора Сибири (1806—1821) И.Б. Пестеля [РГАВМФ. Ф. 203. Оп. 1. Д. 600. Л. 4—9 об.].

М.И. Миницкий, преемник И.Г. Кардашевского, в 1818 г. потребовал от якутского земского исправника предоставить предложения по улучшению положения поселян Охотского тракта. Также М.И. Миницкий в 1820 г.

было предписано закупить вещи для переселенцев: обеспечить их кафтанами из сукна, рубахами из холста [НА РС (Я). Ф. 180-и. Оп. 1. Д. 106. Л. 1—42 об.].

Так как якутский областной начальник должен был отправлять иркутскому гражданскому губернатору финансовую отчётность об обустройстве поселян Охотского тракта, то на основании предписания последнего в 1830-е гг. управляющий Якутской областью И.Н. Веригин, а затем и якутский областной начальник В.Н. Щербачев поручали якутскому земскому исправнику предоставлять необходимые для этого сведения [НА РС (Я). Ф. 180-и. Оп. 1. Д. 358. Л. 1—3 об.].

Кроме формирования притрактового населения, на протяжении первой половины XIX в. существовала другая проблема — массовая гибель вьючных лошадей во время движения по маршруту. Из-за трудности дороги от якутов требовались лошади «добрые, крепкие, надёжные...» — писал начальник Якутской области И.Д. Рудаков [НА РС (Я). Ф. 12-и. Оп. 1. Д. 347. Л. 2 об.]. Сотрудник Российско-американской компании В.С. Завойко при нахождении оптимального тракта и места для нового порта писал о тяжёлом положении на Охотском тракте: «вьючная перевозка тяжестей из Якутска обходилась дорого Правительству, разоряла якутов, лошади гибли тысячами, туземцы чрезвычайно страдали» [РГАВМФ. Ф. 1365. Оп. 1. Д. 7. Л. 4—4 об.].

М.И. Минацкий отмечал: «Число вьючных лошадей, отправлявшихся из Якутска в Охотск, с 1809 по 1818 год, простиралось ежегодно от 7 до 12 000 лошадей. Усиленные отправления тягостей в Охотск весьма разорительны для якутов, ибо как скоро число требующихся лошадей превышает восемь тысяч, то якуты принуждены употреблять кобыл и молодых лошадей, не достигших надлежащего возраста, и не имеющих сил» [7, с. 170—171]. Согласно сведениям Ф.Г. Сафронова, в течение 1821—1826 гг. не возвратилось около 10 тыс. лошадей [14, с. 165]. Г.П. Башарин отмечал: «Якутско-Охотский и другие северо-восточные тракты в конце XVIII — в первой трети XIX вв. устиланы трупами множества лошадей, сожжением которых ежегодно было занято по сорок-пятьдесят человек» [2, с. 119]. Данная проблема была освещена и в докладе архивариуса И.Е. Старостина «Об отправлении казённых тяжестей с древнейших времён», который был составлен по специальному поручению начальника Якутской области [1, с. 233]. З.И. Петухова отмечает обеднение якутского населения и перевод хозяйства якутов с коневодства к культуре выращивания рогатого скота, а отсюда и обострение земельного вопроса: «при восьмимесячном стойловом содержании одной головы крупного рогатого скота приходилось заготавливать за короткое лето не меньше 2 т. сухого корма. Массовый переход на скотоводство вызвал острую нехватку земли: лугов и пастбищ» [9, с. 19].

Падёж скота имел разные причины: несчастные случаи, усталость, недостаток кормов и воды. Но лошади по всему Охотскому тракту были особенно подвержены эпизоотии. Животные заражали друг друга, гибли

в пути — лошадиная инфекция приводила к значительным проблемам при передвижении по тракту. Руководство Якутской области не оставило эту ситуацию без внимания. Так, в 1815 г. И.Г. Кардашевский предписал доставить сведения о количестве павшего по тракту скота и указал на необходимость мер для борьбы со «скотским поветрием в Аллах-Юне и далее к Охотску» [НА РС (Я). Ф. 180-и. Оп. 1. Д. 82. Л. 1—1 об.; Д. 87. Л. 1—2]. М.И. Миницкий, в свою очередь, предписал сжечь и закопать трупы лошадей во избежание распространения инфекции [НА РС (Я). Ф. 180-и. Оп. 1. Д. 150. Л. 3—4 об.]. В 1822 г. областная администрация постановила ввести карантинный режим «на Охотском тракте в улусных местах» до полного прекращения заболевания скота [НА РС (Я). Ф. 180-и. Оп. 1. Д. 279. Л. 1 об.]. Когда в 1827 г. по причине инфекционной болезни в Алдане погибли лошади, предназначенные для «почтовой гоньбы», якутский областной начальник Н.И. Мягков предписал земскому суду провести выставку в Алданской станции годных к почтовым перевозкам лошадей для набора вместо павших, а также отправить туда лекарского ученика для прекращения заразы [НА РС (Я). Ф. 12-и. Оп. 1. Д. 347. Л. 3—3 об.].

Данная проблема возникала в основном во время летней перевозки казённых грузов. Якутский областной начальник И.Д. Рудаков (сын Д.Я. Рудакова) отмечал, что весенний перевоз «удобнее для якутов и для казны гораздо выгоднее летнего, потому что в се последнее время от чрезвычайных жаров почти ежегодно свирепствует зараза на лошадей...». И.Д. Рудаков писал, что большую часть казённых грузов требуется отправлять именно пластовым путём [НА РС (Я). Ф. 12-и. Оп. 1. Д. 347. Л. 3—3 об.]. М.М. Сперанский, ещё будучи генерал-губернатором, обращал внимание на данную проблему и поручал М.И. Миницкому доставлять подробные сведения об умерших «тягловых лошадях по Охотскому тракту за летнее время» [НА РС (Я). Ф. 180-и. Оп. 1. Д. 267. Л. 1—2]. Генерал-губернатор Сибири старался «чтобы перевозка в Охотск тяжестей, особенно летним путём, была сколь можно сокращена» из-за болезни животных. Так, в 1818 г. пало 3692 головы скота на 295 392 руб. 55 коп., а в 1819 г. — 4312 лошадей и 342 головы другого скота на 350 512 руб. 95 коп. [4, с. 5]. Вследствие этого М.И. Миницкий сообщал М.М. Сперанскому, что предоставить для перевозки более 3000 лошадей в 1820 г. практически невозможно [4, с. 23]. По распоряжению М.М. Сперанского в 1821 г. была отменена летняя доставка. М.И. Миницкий отмечал: «Первый опыт сей благодетельной для якутов меры доказал всю существенную пользу втечении сего 1821 года, ибо по Охотскому тракту втечении истекшаго лета заразы и падежа на лошадей и рогатый скот вовсе не существовало» [4, с. 6]. В этом году все «казённые тяжести» были отправлены по весеннему пути, в результате чего якуты ко времени сенокосов уже вернулись домой. Однако М.М. Сперанский и вовсе хотел отменить перевозку грузов по Охотскому тракту: предлагалось сухопутный путь заменить морским, осуществлять перевозку из упомянутого Кронштадта и других мест, но эта задумка не увенчалась успехом [4, с. 6—8].

Понимая всю сложность ситуации, российское правительство и якутские областные начальники изыскивали различные способы для повышения эффективности перевозок казённых грузов. Следствием данной политики являлось создание в Якутской области (на основании «Устава об управлении инородцев» 1822 г. знаменитого реформатора М.М. Сперанского) инородческого самоуправления. Благодаря активной деятельности бывшего чиновника Хозяйственной экспедиции Адмиралтейств-коллегии, начальника Якутской области Н.И. Мягкова в 1827 г. была учреждена Якутская Степная дума [8, с. 16—18].

Хотя в 1823 г. был внедрён порядок выдачи аванса на перевозку казённых грузов, из-за злоупотреблений чиновников Якутского Земского суда, в котором непосредственно составлялись контракты с якутами и происходил расчёт за извоз, поставки срывались. Создание Степной думы в Якутске должно было снизить уровень коррупции: теперь «областное правление и казначейство могли иметь дело непосредственно с якутами, пресекая злоупотребления чиновников» [8, с. 17]. Согласно данным Второй Ясачной комиссии «...приобретения от сей промышленности (перевозок. — А.В.) простираются ежегодно до 265 тыс. 851 рублей». Таким образом, в денежном обороте области появились средства, которые повлияли на развитие «внутреннего рынка и на благосостояние якутов», а также способствовали возникновению экономической заинтересованности подрядчиков. Теперь «якуты от грузоперевозок не отказывались» — отмечает З.И. Петухова [8, с. 17].

Заключение наиболее выгодных для казны контрактов по доставке казённых грузов в Охотск обеспечивалось состязательностью, поощрявшейся якутским областным начальником. К примеру, И.Д. Рудаков в 1834 г. поддержал исполнявшего обязанности якутского областного стряпчего, предложившего способы доставки казённой соли в Охотск по более низкой цене, чем было назначено упомянутой Якутской Степной думой, и предписал представить ему проект [НА РС (Я). Ф. 13-и. Оп. 1. Д. 59. Л. 1—1 об.].

В 1845 г. усилиями В.С. Завойко фактория РАК всё же была перенесена в другую местность — Аян — в связи с удобством находящихся там заливов и дороги, пролегающей к Якутску. Порт Аян вскоре получил государственный статус, началось строительство нового тракта.

Итак, существование в первой половине XIX в. единственного порта — Охотска, — дававшего выход в Тихий океан, обеспечивало якутской областной администрации важнейшую роль в организации поставок продовольствия, различных казённых материалов и др. на северо-восточные окраины Российской империи.

В XVIII в. при осуществлении доставки грузов в северо-восточные регионы страны необходимость экономить средства казны стояла на первом месте. Использование для этого личной повинности якутов негативно повлияло на социально-экономическое положение коренного населения и стало причиной срыва поставок. В связи с этим с XIX в. государство

начинает активно практиковать провоз грузов на основе подрядов, в политике российской власти становится заметна некоторая либерализация отношения к аборигенному населению. Чтобы осуществлять оперативное управление регионом, Якутии была необходима сильная, самостоятельная и эффективная местная власть, что стало одной из причин образования в 1805 г. Якутского областного правления, которому были поручены обязанности по снабжению Охотска, в частности заключение контрактов с якутами. Однако на практике ведением дел с якутами занимался Якутский Земский суд, в котором денежные средства, выделенные для расчёта за извоз, разворовывались. Для борьбы с коррупцией в 1827 г. в контексте либеральных реформ М.М. Сперанского при содействии якутского областного начальника Н.И. Мягкова была учреждена Якутская Степная дума как инструмент защиты прав якутов, что немного облегчило положение подрядчиков и даже способствовало развитию рыночных отношений среди местного населения.

При этом политика царской власти, направленная на экономию государственной казны, лежала в основе деятельности якутских областных начальников, которые изыскивали различные бюджетные способы отправления казённых грузов в Охотск. Таким образом, эффективное решение задачи по снабжению окраин зависело от того, в какой мере власти учитывали интересы всех участников этого процесса. В ином случае наблюдалось злоупотребление чиновниками своими полномочиями, появлялась социальная напряжённость, возникали протестные действия в форме отказа от участия в перевозке грузов и др.

Особенности функционирования Охотского тракта и отсутствие других способов сообщения порождали многочисленные трудности в снабжении отдалённых пунктов. Формирование из местных жителей и ссыльных притрактового населения рассматривалось как один из способов их решения. Активное обустройство на протяжении многих лет поселений вдоль тракта свидетельствует о понимании якутскими областными начальниками важности поставленной задачи. Также они вели борьбу с эпизоотией, однако комплексного решения проблемы не было найдено. Например, ветеринарная помощь так и не была организована, что вполне могло быть обусловлено нехваткой медицинского персонала в данном регионе.

В тяжёлых условиях Крайнего Севера якутские областные начальники, являясь проводниками имперской политики и идеологии на северо-востоке Российской империи, старались способствовать рациональному отправлению грузов. Однако в целом меры, предпринятые ими с целью оптимизации доставки продовольствия и других товаров, были недостаточно эффективны. Охотский тракт как единственный путь, через который поддерживалась связь с северо-восточными окраинами государства, оставался ненадёжным, что вынуждало правительство рассматривать вопрос о поиске места для нового порта и создании другого государственного тракта.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Башарин Г.П. История аграрных отношений в Якутии. М.: Арт-Флекс, 2003. Т. 1. 447 с.
2. Башарин Г.П. История аграрных отношений в Якутии. М.: Арт-Флекс, 2003. Т. 2. 519 с.
3. Вагин В.И. Исторические сведения о деятельности графа М.М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1822 гг. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е. И. В. Канцелярии, 1872. Т. 1. 801 с.
4. Вагин В.И. Исторические сведения о деятельности графа М.М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1822 гг. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е. И. В. Канцелярии, 1872. Т. 2. 770 с.
5. Васильев А.Д. «Нужен человек твёрдый, желательнее бы моряка...»: об особенностях формирования корпуса областных начальников на северо-востоке России // Гуманитарные науки в Сибири. 2018. № 2. С. 107—109.
6. Галлямова Л.И. О роли Российско-Американской компании в освоении Русского Дальнего Востока // Русская Америка и Дальний Восток (конец XVIII в. — 1867 г.). К 200-летию образования Российско-Американской компании: материалы междунар. науч. конф. (Владивосток, 11—13 октября 1999 г.). Владивосток, 2001. С. 282—286.
7. Миницкий М.И. Описание Якутской области // Журнал Министерства внутренних дел. 1830. Кн. 6. С. 147—176.
8. Петухова З.И. «Устав об управлении инородцев» М.М. Сперанского и учреждение Степной думы в Якутии // Россия и АТР. 2011. № 3. С. 13—18.
9. Петухова З.И. Якутская Степная Дума. Якутск: Көмүөл, 2007. 192 с.
10. Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое. Т. XXVIII. 1805. Ст. 21726. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е. И. В. Канцелярии, 1830. 1328 с.
11. Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX — начала XX веков: Монография. Омск: Изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. 552 с.
12. Сафронов Ф.Г. Охотско-Камчатский край: пути сообщения, население, снабжение и земледелие до революции. Якутск: Якуткнигоиздат, 1958. 136 с.
13. Сафронов Ф.Г. Русские на северо-востоке Азии в XVII — середине XIX в.: управление, служилые люди, крестьяне, городское население. М.: Наука, 1978. 260 с.
14. Сафронов Ф.Г. Тихоокеанские окна России: Из истории освоения русскими людьми побережий Охотского и Берингова морей, Сахалина и Курил. Хабаровск: Хабар. кн. изд-во, 1988. 192 с.
15. НА РС (Я) (Национальный архив Республики Саха (Якутия)).
16. РГАВМФ (Рос. гос. архив военно-морского флота).
17. РГИА (Рос. гос. ист. арх.).

REFERENCES

1. Basharin G.P. *Istoriya agrarnykh otnosheniy v Yakutii* [The History of Agrarian Relations in Yakutia]. Moscow, Art-Fleks Publ., 2003, vol. 1, 447 p. (In Russ.)
2. Basharin G.P. *Istoriya agrarnykh otnosheniy v Yakutii* [The History of Agrarian Relations in Yakutia]. Moscow, Art-Fleks Publ., 2003, vol. 2, 519 p. (In Russ.)
3. Vagin V.I. *Istoricheskie svedeniya o deyatel'nosti grafa M.M. Speranskogo v Sibiri s 1819 po 1822 gg.* [Historical Data about Count M.M. Speransky in Siberia from 1819

- to 1822]. Saint Petersburg, Tip. 2-go Otd-niya Sobstv. E. I. V. Kancelyarii Publ., 1872, vol. 1, 801 p. (In Russ.)
4. Vagin V.I. *Istoricheskie svedeniya o deyatelnosti grafa M.M. Speranskogo v Sibiri s 1819 po 1822 gg.* [Historical Data about Count M.M. Speransky in Siberia from 1819 to 1822]. Saint Petersburg, Tip. 2-go Otd-niya Sobstv. E. I. V. Kancelyarii Publ., 1872, vol. 2, 770 p. (In Russ.)
 5. Vasilyev A.D. “Nuzhen chelovek tverdyj, zhelatel’no by moryaka...”: ob osobennostyakh formirovaniya korpusa oblastnykh nachal’nikov na severo-vostoke Rossii [“We Need a Solid Man; a Sailor Would Be Desirable...”: On the Features of the Corps Formation of Regional Heads in the Russian Northeast]. *Gumanitarnye nauki v Sibiri*, 2018, no. 2, pp. 107–109. (In Russ.)
 6. Gallyamova L.I. O roli Rossijsko-Amerikanskoj kompanii v osvoenii Russkogo Dal’nego Vostoka [On the Role of the Russian-American Company in the Development of the Russian Far East]. *Russkaya Amerika i Dal’nij Vostok (konets XVIII v. — 1867 g.)*. K 200-letiyu obrazovaniya Rossijsko-Amerikanskoj kompanii: materialy mezhdunar. nauch. konf. (Vladivostok, 11–13 oktyabrya 1999 g.) [Russian America and the Far East (the End of the 18th Century — 1867). On the 200th Anniversary of the Formation of the Russian-American Company: Proceedings of the International Scientific Conference (Vladivostok, 11–13 October 1999)]. Vladivostok, 2001, pp. 282–286. (In Russ.)
 7. Minitskiy M.I. Opisanie Yakutskoy oblasti [Description of the Yakutsk Region]. *Zhurnal Ministerstva vnutrennikh del* [Journal of the Ministry of Internal Affairs], 1830, book 6, pp. 147–176. (In Russ.)
 8. Petukhova Z.I. “Ustav ob upravlenii inorodcev” M.M. Speranskogo i uchrezhdenie Steпноj dумы v Yakutii “The Charter about the Management of Foreigners” by M.M. Speransky and the Establishment of the Steppe Duma in Yakutia] // *Rossiya i ATR*, 2011, no. 3, pp. 13–18. (In Russ.)
 9. Petukhova Z.I. *Yakutskaya Steпноyа Duma* [Yakut Steppe Duma]. Yakutsk, Kemyel Publ., 2007, 192 p. (In Russ.)
 10. *Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie pervoe*. T. XXVIII. 1805. St. 21726 [Complete Collection of Laws of the Russian Empire. First Collection. Vol. XXVIII, 1805, article 21726]. Saint Petersburg, Tip. 2-go Otd-niya Sobstv. E. I. V. Kancelyarii Publ., 1830, 1328 p. (In Russ.)
 11. Remnev A.V. *Rossiya Dal’nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX — nachala XX vekov*: Monografiya [Russia of the Far East. Imperial Geography of Power from the 19th Century to the Early 20th Century: Monograph]. Omsk, Izd-vo Omsk. gos. un-ta Publ., 2004, 552 p. (In Russ.)
 12. Safronov F.G. *Okhotsko-Kamchatskiy kray (puti soobshcheniya, naselenie, snabzhenie i zemledelie do revolyutsii)* [The Okhotsk-Kamchatka Region: Routes of Communication, Population, Supply and Agriculture before the Revolution]. Yakutsk, Yakutknigoizdat Publ., 1958, 136 p. (In Russ.)
 13. Safronov F.G. *Russkie na severo-vostoke Azii v XVII — seredine XIX v.: upravlenie, sluzhilye lyudi, krest’yane, gorodskoe naselenie* [Russians in Northeast Asia from the 17th Century until the Middle of the 19th Century: Management, Service Class People, Peasants, Urban Population]. Moscow, Nauka Publ., 1978, 260 p. (In Russ.)
 14. Safronov F.G. *Tikhookeanskije okna Rossii: Iz istorii osvoeniya russkimi lyud’mi poberezhnyy Okhotskogo i Beringova morey, Sakhalina i Kuril* [Pacific Windows of Russia: From the History of Development of the Shores of the Sea of Okhotsk and the Bering Sea, Sakhalin and the Kurils by Russian People]. Khabarovsk, Khabar. kn. izd-vo Publ., 1988, 192 p. (In Russ.)