



«Вот мчится тройка удалая...»

От ямской «гоньбы» до почтовой связи

В старину дорога от Симбирска в направлении Москвы называлась Большая Симбирская дорога, а с организацией почтовой службы в Симбирске – Московский почтовый тракт. Дорога в то время зачастую проходила через лесные заросли, и путники брали с собой топоры. Ориентирами на дороге служили «границы» (межевой знак владения), которые указывали на населенные пункты.



Сверчков Николай Егорович (1817–1898). Тройка

К середине 1660-х годов движение по Симбирской Большой дороге становится все более оживленным. Растет торговое значение Симбирска. Связь с центром шла по линии: Карсун, Алатырь, Арзамас, Муром, Владимир, Москва. Из Москвы в разные концы расходились девять главных ямских дорог. Расстояние от Симбирска до Москвы составляло 750 верст, тракт входил во вторую группу ямских дорог.

Добраться из Москвы до Симбирска можно было сухопутным путем и водным: «ехать с Москвы до Симбирска водяным путем реками Москвою, и Окою, и Волгою, и в тот город не поспеть и в 4 недели», а «сухопутным путем гонцу поспеть мочно с Москвы в 10 день». Прогонные деньги на обратную дорогу гонцам из Первопрестольной по царскому указу после 1649 года уже не выдавались, а оплачивались местной казной. Величина выплаты зависела от занимаемого чина. В приходо-расходной



М.Н. Виташевская. Старинная русская почта. Карта почтовых сообщений конца XVII–XVIII вв.

книге симбирской Приказной избы (1665–1667) приводятся сведения о выдаче на обратную дорогу: московскому гонцу конюху Миките Михайлову «на корм рубль дано», а сокольнику Дмитрию Ракову «6 рублей дано».

Ямская служба в XVII веке в Московском государстве была слабо развита. Право пользоваться ямскими подводами предоставлял приказ Большой казны купцам «гостиной сотни» в виде «государевой проезжей грамоты», она служила доказательством, что поездка совершается не по личным, а «государевым делам».

При погрузке на подводы каждый тяжелый воз взвешивали, так как был определен указной вес: зимой в 20 пудов вместе с санями, а летом 15 пудов, поэтому обозы были длинными, а время в пути растягивалось от 20 дней до месяца. Так при отправке тутовых деревьев из Симбирска в Москву в 1666 году было задействовано 200 подвод.

За несвоевременное предоставление подвод по подорожной грамоте местные воеводы нещадно штрафовались. Так владимирский воевода был оштрафован на «100 рублей за то, что он государевы тутовые деревья, которые привез сокольник Елисей Батогов из Симбирска, а он из Володимера не отпустил и подвод не дал». Только в 1673 году был выпущен указ «о не задерживании никому больше двух дней ямских подвод, по подорожным».

уездах с тяглых людей подвод под Воевод ни по каким указам, нигде отнюдь не давать». В Симбирске в это время воеводой был Кровков Алексей Матвеевич. Что конкретно послужило поводом и почему в указе был выделен именно Симбирск, неизвестно.

Долгое время ближайшим «ямом» к Симбирску по московской дороге, где можно было бы сменить лошадей, оставался «Алаторский ям», и это создавало трудности в доставке почты и груза. 24 июля 1740 года в царствование Анны Иоанновны был издан закон об образовании почтовых станций. Первое упоминание о них есть в Камер-Фурьерском журнале за июнь 1767 года. Императрица Екатерина II в тот год совершала большое путешествие по Волге и 5 июня прибыла в Симбирск, но в связи с болезнью сына Павла была вынуждена прервать поездку и вернуться в Санкт-Петербург. 8 июня кортеж императрицы выехал в столицу, делая по пути остановки по замене лошадей на трех станциях московской почтовой дороги в населенных пунктах: 1-я станция – село Тетюши, 2-я станция – д. Подлесная и 3-я станция – Спасское-Куроедово. Интересно, что адъютант И.И. Лепехин (ученик М.В. Ломоносова), совершая в июле 1768 года путешествие от Алатыря до Симбирска, в своих дневниковых записях перечисляет населенные пункты и упоминает пригород Тагай и Карлинскую слободу. Возможно, к этому времени почтовые станции были созданы и здесь.

Создание почтовых станций в Симбирском уезде способствовало своевременному получению из столицы почтовой корреспонденции и денежных переводов. Появилась возможность не брать с собой крупные суммы денег при поездке по служебным делам на расстояния свыше 1500 верст, а получать жалованье и «прогонные деньги» по пути следования в канцеляриях уездных провинциальных городах. Академик П.С. Паллас, путешествуя по Поволжью от Москвы до Царицына, в рапорте № 8 в Академию наук от 28 декабря 1768 года докладывал о получении «полуугодового академического жалованья в сумме 651 руб. 72 коп и <...> прогонных денег <...> 200 руб. во Владимирской и Симбирской провинциальной канцелярии».

С образованием Симбирского наместничества общее количество причисленных к сословию ямщиков по результатам 4-й ревизии

1781–1783 годов составляло уже 1027 человек (489 мужчин и 539 женщин). С учреждением в 1782 году в России Главного почтовых дел правления «ямы» начинают называться почтамтами, а «ямская гоньба» становится почтовой связью. После подчинения Симбирской почтовой конторы Московскому почтамту стало более доступно и прямое почтовое сообщение между Москвой и Симбирском.

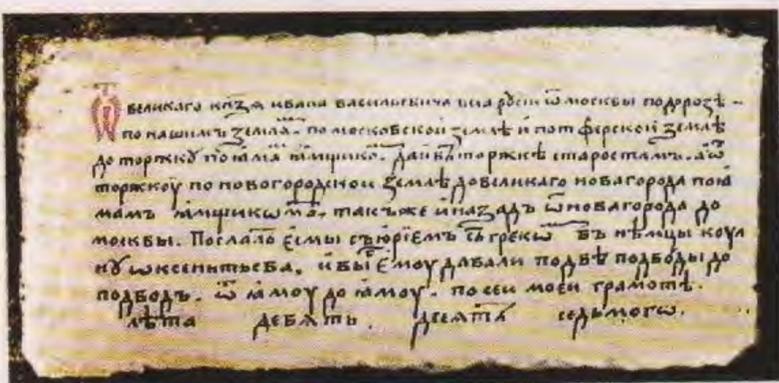
«Я очень рад, что почта учреждена прямо в Симбирск и что мы скорее можем получать письма друг от друга», – писал Николай Карамзин из Москвы брату Василию, служившему в то время в Сентгилее.



Тарантас.
Сочинения графа В.А. Соллогуба.
С.-Петербург. 1845

На 1808 год на московской почтовой дороге имелось уже 8 почтовых станций, почтовый тракт относился к первому разряду и мог при необходимости обеспечить сменными лошадьми экипажи самого высокого ранга. Совершать поездку в своем экипаже, меняя на станции только лошадей («на перекладных»), считалось более комфортным, так как не нужно было все время переключать багаж из одной повозки в другую. Для тех же, кто не имел своих экипажей и предпочитал путешествовать на нанятых экипажах, в летнее время предоставлялись тарантасы, получившие наибольшее распространение в первой половине XIX века в Симбирской губернии. Лестную характеристику тарантасу дал уроженец Симбирской губернии писатель В.А. Соллогуб, описавший свое путешествие из Москвы в Казань в повести «Тарантас», ставшей бестселлером в 1840-е годы: «А каков тарантасик-то? Ась?.. Сущая колыбель! Не опрокинетесь никогда, и чинить нигде не надо, не то что ваши рессорные экипажи: что шаг, то починка. А мягко-то, как словно в кровати. Знай только переваливайся себе с бока на бок, завернись потеплее да и спи себе хоть всю дорогу».

Количество лошадей и очередность их получения по подорожной



Подорожная грамота XV–XVI веков

Ямские деньги (годовое жалованье) ямщикам на «прогон» собирались со всех «тяглых» жителей Симбирского уезда. По реформе 1679–1780 годов были установлены нормы сбора, прежняя должность ямского приказчика по сбору ямских денег была упразднена и перешла в ведение воевод, но они часто злоупотребляли этим: силой брали подводы у тяглых людей для своих нужд и не платили никаких прогонов. Видимо, поэтому царь Петр I издал указ от 24 мая 1700 года о том, чтобы «в Симбирске и во всех городах, посадах и



Карманный почтовый атлас.
Участок московского тракта Симбирского уезда. 1809

на почтовых станциях регламентировались строго по чину, сословию и служебным надобностям, поэтому зачастую путникам приходилось долго ожидать своей очереди. Образно об этом говорит один из персонажей неоконченного «Романа в письмах» А.С. Пушкина: «Чины в России – необходимость, хотя бы для одних станций, где без них не добьешься лошадей». При желании можно было нанять и «вольных» у местных крестьян (частный извоз) без оформления паспорта, так как все станции располагались в пределах 30 верст, разрешенных для перемещения без «письменных видов». Правда, этой возможностью пользовались лица, совершавшие частные поездки: им не нужно было отчитываться за «прогонные деньги».

«Вольные» ямщики на московском почтовом тракте Симбирской губернии не отказывались и от натуральной формы оплаты за прогон. Писатель С.Т. Аксаков в письмах к родным, вспоминая о поездке из Москвы в Симбирск, писал в июне 1844 года: «В Нижегородской губернии и в Симбирской везут превосходно, за самую малую водку (четвертинка – четвертая часть штофа, или полбутылка, 0,31 л) лошади сытые и сильные, и народ хоть не так промышлен, но проще и, кажется, еще лучше Владимирского».

Дорога по московскому почтовому тракту Симбирской губернии, по отзывам современников, была лучше проложена по сравнению с дорогами в других губерниях. Трудности возникали лишь в весеннюю ростепель. Так М.Н. Островский в своем письме к брату (будущему драматургу А.Н. Островскому) после своего назначения в Симбирск в марте 1849 года на должность коллежского секретаря в канцелярию губернатора делился своими впечатлениями о своей поездке из Москвы в Симбирск: «От Нижнего началась отвратительная дорога, ухаб на ухабе, наша повозка каждую минуту готова была упасть, но не падала – очень хорошо была устроена. «По крышам можно ездить», – заметил один ямщик. Но эта дорога еще ничего в сравнении с той, которая идет от Арзамаса».

До момента открытия железнодорожного сообщения в 1899 году между Москвой и Симбирском московский почтовый тракт был основной артерией сухопутного почтового потока, к тому же на западном участке Симбирской губернии он считался одним из самых широких в России. Еще одно его преимущество: по обеим сторонам тракта через каждые 50 сажень были установлены столбы, служившие указателями пути в зимнее время.

В начале 1820-х годов ямщики как сословие были упразднены и переведены в разряд государственных крестьян, но еще долгое время в отдельных ревизских сказках они писались как ямщики. Начиная со второй половины XIX века термин «ямщик» начинает применяться к обыкновенным извозчикам.

Много повидала на своем веку Симбирская Большая дорога (Московский почтовый тракт). Помнит, как возили по ней сажены из Симбирского тутового сада в московские сады, доставляли «лекарственные водки» в царскую аптеку. Помнит экспедиции известных ученых Академии наук под руководством П.С. Палласа, И.И. Лепехина и И.П. Фалька. Помнит, как возвращалась по ней в столицу Екатерина II, как везли на казнь в Москву Емельяна Пугачева. Гордится тем, что по ней следовал в Оренбург А.С. Пушкин и отправлялось на войну с Наполеоном симбирское народное ополчение.

Прошли столетия, ушла в прошлое «ямская гоньба», давно не звенят колокольчики на почтовых тройках, но память о ямщиках «в красном кушаке» осталась в бесчисленных песнях: «Сквозь волнистые туманы» («Зимняя дорога»), «Тройка мчится, тройка скачет», «Однозвучно гремит колокольчик» и многих других. Считается, что родоначальником этих песен явился романс «Вот мчится тройка удалая» композитора Алексея Николаевича Верстовского на стихи Фёдора Глинки (1825). Этот романс вдохновил многих поэтов и композиторов на написание многочисленных песен и романсов о тройке и ямщике, поющем удалую или заунывную песню. Песни эти имели огромную популярность среди народа, породили самые различные вариации. Среди поэтов-песенников, сочинивших стихи об удалой тройке и ямщике, были и симбирские поэты. Так автором песни «Запрягу я тройку борзых тёмно-карих лошадей и помчусь я в ночь морозну прямо к любушке своей» (1870) был Осип Лазарев, а «Колокольчики-бубенчики звенят» сочинил С.Г. Петров-Скиталец.

Александр Иевлев

¹ РГАДА. ф. 27. оп. 1. д. 223. Разряд XXVII. Известие от князя Ивана Дашкова о пашнях и прочих угодьях в Симбирске. 1664 г. С письмами царя Алексея Михайловича. 1664 г. 1 лист.

² Зерцалов А.Н. Приходо-расходная книга симбирской Приказной избы. 1665–1667 гг. стр. 225.

³ Русская историческая библиотека. Дела Тайного приказа. кн. 1, т. 21. С.-Петербург. 1907 г. стр. 1182.

⁴ Полн. собр. зак. Т. IV. ст. 1784. О невзятии подвод с посадских и тяглых людей воеводам в Симбирске. С. 24.

⁵ Журнал Камер-Фурьерский за 1767 г. С.-Петербург. С. 210–212.

⁶ Научное наследие П.С. Палласа. Письма 1768–1771 гг. Сост. В.И. Осипов. СПб. 1993 г. Ф. 3, оп. 32, д. 12, л. 32–33 об. Авто-граф. рапорт № 8 в Академию наук. 28 декабря 1768 г., Симбирск.

⁷ Тарантас. Путевые впечатления. Сочинения графа В.А. Соллогуба. С.-Петербург. 1845 г. Гл. 2. Отъезд.

⁸ Федотов А.С. Письма М.Н. Островского А.Н. Островскому. 1848–1849 гг. Вестник Московского университета. сер. 9. Филология. 2011. № 3. С. 201.