

УДК 904.72(571.1)
DOI: 10.17223/19988613/71/16

Н.В. Перцев

МАРШРУТЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ КОРЕННОГО НАСЕЛЕНИЯ В БАССЕЙНЕ РЕКИ СЕВЕРНОЙ СОСЬВЫ В КОНЦЕ XVI – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XVIII в. (ПИСЬМЕННЫЕ И КАРТОГРАФИЧЕСКИЕ ИСТОЧНИКИ)

Статья посвящена выявлению традиционных путей сообщения между населенными пунктами в бассейне р. Северной Сосьвы, существовавших в конце XVI – первой половине XVIII в. Данная территория рассматривается как отдельный субрегион в составе Северо-Западной Сибири, определенный спецификой исторического развития. Для анализа выбраны письменные и картографические источники, включающие роспись Книги большому чертежу и работы С.У. Ремезова, а также материалы, собранные Г.Ф. Миллером во время его экспедиции по Западной Сибири.

Ключевые слова: Западная Сибирь; Северная Сосьва; маршрут; дорога; населенный пункт.

Введение

Одним из важнейших факторов, способствующих развитию социума, выступает степень его мобильности и способность адаптации к окружающей среде через прокладку устойчивых маршрутов, связывающих в единую систему население отдельного региона. По средствам физического движения завязывается диалог с представителями иных территорий, развивается обмен материальными и духовными ценностями между участниками этого процесса, формируется мировоззрение путника. Возникнув один раз, коммуникация, связывающая отдельные населенные пункты или регионы, очень скоро становится традиционным маршрутом передвижения путешественников, купцов, промысловиков и разного рода охотчих людей. Не является исключением и территория Западной Сибири, коренное население которой характеризуется большой степенью мобильности.

Устойчивые коммуникации коренного населения Западной Сибири в последнее время приобрели статус самостоятельного объекта изучения, что неслучайно, ведь именно анализ этих маршрутов может пролить свет на особенности мировосприятия автохтонных групп Зауральской территории, раскрыть вехи их этнической истории. В последнее время изменился и подход к пониманию этих маршрутов: образ путей, проложенных по водным артериям региона, постепенно дополняется данными о сухопутных коммуникациях [1. С. 172–173]. В этом контексте крайне интересны работы В.Н. Адаева, посвященные территории Нижнего Прииртышья [2].

Внешние коммуникации сибирских ханств попали в орбиту интересов историков региональной государственности. Омским исследователям этого направления принадлежат важные выводы о развитии не только речных, но и сухопутных путей сообщения, их основополагающей роли для экономической и административной деятельности татарских политий [3. С. 114].

Еще более актуализирует выявление традиционных путей сообщения возможность поиска на этих траек-

ториях ранее не известных памятников историко-культурного наследия, к которым могли относиться поселения, торжища, стойбища, перевалочные пункты, заимки, зимовья и т.д. Однако, к сожалению, мы вынуждены констатировать, что значительная часть Западной Сибири еще остается «белым пятном» для изучения таких маршрутов. Интерес историков в первую очередь прикован к южным межрегиональным коммуникациям, через которые происходило передвижение основных масс населения татарских государств, а позднее – русского колониального потока. Этим обусловлена досадная несоизмеримость наших знаний о, например, Вишеро-Лозвинском маршруте [4. С. 250] по сравнению с северными «чрезкаменными» путями. Внутренние пути передвижения в северных областях Западной Сибири до сих пор не получили системного анализа.

Настоящее исследование вызвано попыткой закрыть одну из таких лакун – создать дорожную карту бассейна Северной Сосьвы в XVI – первой половине XVIII в. В качестве отдельных объектов традиционные пути сообщения на указанной территории частично были проанализированы Г.Ф. Миллером [5. С. 93–112]. Однако исчезновение с течением времени большого числа населенных пунктов, описываемых ученым, затрудняет работу по выявлению соответствующих линий коммуникации.

Исследования середины XIX в., проведенные на Урале под руководством Э. Гофмана, слегка расширили эти данные. Так, в отчете экспедиции, совершенной в 1847 г., автор упоминает торговую дорогу, ведущую в Предуралье по р. Вогулке, замечая, впрочем, что этот путь не очень удобен из-за маловодья и изогнутого русла реки [6. С. 16]. Позднее автором был дан список «чрезкаменных» проходов, соединяющих Предуралье с Западной Сибирью, три из которых приводили к бассейну Северной Сосьвы [Там же. С. 199]. Дополняет эти сведения описанный Н.А. Абрамовым путь из Тобольска в Обдорск [7. С. 423–426]. С этого периода в научной среде резко возрастает интерес к указанным коммуникациям. Определенное влияние на это оказали

попытки проникновения европейского капитала на западносибирские рынки [8]. Исследования К. Гате и Г. Тегнера, проведенные в 70-х гг. XIX в., привели к важным выводам. Согласно мнению исследователей, при существующих на то время сухопутных дорогах (обследования проводились по югу Западной Сибири) развитие торговли и добывающей промышленности в Сибири являлось бесперспективным [8. С. 31]. Одновременно с этим и морской путь ввиду тяжелых условий плавания по Карскому морю выступал ненадежной коммуникацией [Там же]. Вероятно, с этой проблемой связаны дальнейшие исследования и комплексные описания бассейна Северной Сосьвы, в особенности ее западного притока – р. Ляпин, проведенные К.Д. Носиловым [9] и Б.Н. Городковым [10]. Однако в литературе до настоящего времени имеется крайне мало свидетельств наличия путей сообщения в Северо-Сосьвинской провинции.

Как видим, объектом внимания исследователей становились лишь трансрегиональные коммуникации. Немного шире к поставленной проблеме подошли авторы коллективного труда «Северная Сосьва», частично нанеся на карту региона траектории передвижения охотников и маршруты калашников в XVIII–XX вв. [11. С. 17].

В настоящей статье для анализа выбран комплекс источников, состоящий из текста Книги большому чертежу, чертежей С.У. Ремезова и путевых записок Г.Ф. Миллера. Несмотря на то, что в Книге большого чертежу не говорится о путях сообщения между регионами и населенными пунктами, сам характер этого источника позволяет подразумевать устойчивые коммуникации, по которым и проходило описание территорий. Разница в исчислениях расстояний, присутствующая в описании разных регионов, может быть объяснена только компилятивным путем создания источника. Его основой, таким образом, могли стать дорожки и близкие к ним росписи отдельных территорий, для которых, по справедливому замечанию В.В. Пестерева, графическая часть была излишней [12. С. 34]. На это указывает целый комплекс фактов. Во-первых, описание всех территорий прикреплено к речным магистралям, являющимся основным способом сообщения рассматриваемого периода. Описание Зауральских территорий начинается с самого северного городка Негей, дорога к которому указана от некоей точки «в море». Однако при переводе расстояния, данного источником (550 верст), от возможной локализации этого городка мы приходим не к морю, а к устью р. Сеяхи, замыкающей волок из Поморья в Обскую губу, действовавший до 20-х гг. XVII в. В текст источника органично вписаны отдельные главы, повествующие исключительно о дорогах и лишённые пространного описания территории (например, гл. XIX, посвященная дороге от Москвы до Архангельска и далее в Сибирь [13. С. 207]). Наличие в тексте нескольких мер версты, очевидно, свидетельствует о попытке автора (авторов) свести разнообразные источники в единое, стройное описание всей территории государства. Кроме того, совершенно выбивается из текста гл. X («город Киев»), дающая, в отличие

от остальных списков, расстояние не верстами, а милями [13. С. 92–100], что также указывает на использование отличного от основной группы источника. Наконец, описание «окраинных территорий» распространено полезными для торговцев и путешественников сведениями о проживающих там народах: «крещенные Лопари», «Самоядь кочевая», «Мангазеи», «Пяки» и т.д.

Работа с этим документом, содержащим подробное описание интересующей нас территории [Там же. С. 211–215], и сочетание его данных с археологическими материалами показали высокую степень зависимости аборигенных городков XVI–XVII вв. от межрегиональных торговых путей [14. С. 156].

Рассматриваемая территория довольно подробно описана на страницах атласов С.У. Ремезова, из которых наиболее ценной для нашего исследования является вклейка листа № 119 Хорографической чертежной книги (далее – ХЧК), создание которой определяется первым десятилетием XVIII в. Нами также использован Чертеж земли Березовского города, отраженный на листе № 8 об. Чертежной книги Сибири. Сочетание картографического наследия С.У. Ремезова с данными Г.Ф. Миллера прекрасно зарекомендовало себя при анализе пространственных структур Западно-Сибирского региона [15. С. 52], что позволяет надеяться на положительный результат нашего исследования.

Историко-географические особенности региона

Очевидно, бассейн Северной Сосьвы выступает одной из первых областей, с которых началось ознакомление русских с пространствами Западной Сибири. Известно, что городок Ляпин, захват которого произошёл во время похода 1499 г., являлся резиденцией местного князька Лябы [16. С. 291]. В середине XVI в. здесь складываются Ляпинская и Сосьвинская политики, ведущие довольно самостоятельную внешнеполитическую деятельность [11. С. 28].

Уже в 1586 г. Ляпинский князь Лугуй получает от российской администрации жалованную грамоту на 6 городков, среди которых, между прочим, имеются и населенные пункты, выходящие за пределы Северо-Сосьвинской провинции – городки Куноват и Илчма [17. № 54]. При разделении в 1607 г. Ляпинского княжества на его территориях будет образовано три самостоятельных волости, управление которыми отчасти возлагалось на родственные Лугую княжеские династии [11. С. 29].

Исследования традиционной культуры насельников данных волостей позволили выделить локальные группы населения, отнесенные к нижнеобскому этнографическому ареалу северных хантов, причем как минимум в одной из них фиксируется довольно монолитное ядро [18. С. 83–85]. Указанные особенности этой области позволяют рассматривать ее как отдельный регион со специфической драматургией исторического развития, названный в Книге большого чертежа отдельной страной – Югра [13. С. 215].

В географическом плане эта территория представляет собой обширную равнину со слабым уклоном,

определяющим медленное течение рек [19. С. 21]. Основная часть территории, огибаемая с севера Северной Сосьвой, входит в слегка приподнятый относительно общей площади Западной Сибири Кондо-Сосьвинский материк с чередованием своеобразных гряд-увалов и ложбин [Там же. С. 19–21]. Между тем, испещренная руслами многочисленных рек и примыкающих к ним заболоченных участков, она может рассматриваться в качестве единой сети сообщения внутри региона [8. С. 18]. К этому располагает и левобережье Северной Сосьвы, для которого характерно обилие крупных притоков, истоки которых восходят к границам северного региона (бассейн р. Сыни).

Такие условия позволяют предполагать практически беспрепятственное передвижение в регионе как речными, так и сухопутными путями. Одновременно с этим разветвленная сеть притоков основной водной артерии и наличие близлежащих бассейнов рек Сыня на севере и Пелым на юге создают возможность достижения соседних регионов не окружным путем по Оби, но более прямой дорогой, соединяющей эти речные системы.

Судоходное положение Северной Сосьвы создавало естественный канал сообщения с Предуральем [6. С. 200]. Однако далеко не все межрегиональные маршруты могут рассматриваться в качестве круглогодичных. Особенности течения рек Ляпин, Щекурья

и Манья, несмотря на очевидные преимущества прохода по ним, в силу многочисленных порогов не располагают к летнему лодочному ходу [10. С. 92], в зимний же период, напротив, становятся привлекательными маршрутами передвижения. Описанная ситуация наталкивает на возможность разделения выявленных в ходе дальнейшего исследования путей, исходя из их сезонной специфики.

Летние и постоянные пути сообщения

О наличии устойчивой коммуникации между Предуральем и бассейном Северной Сосьвы через волок, известный из записок Г.Ф. Миллера [5. С. 109–110], от р. Илыч до р. Няис в период не позднее конца XVI в. можно судить, исходя из анализа списка «Югорских городков» в Книге большого чертежа, являвшихся маркером этой коммуникации. Определенное значение здесь приобретает городок Илчма, жалованный князю Лугую вместе с прочими городками по Сосьве и Сыне. Исследования этого топонима позволили локализовать искомый городок в верховьях р. Илыч [14. С. 155], замыкая тем самым «чрезкаменный» путь в Приобье. Таким образом, в распоряжении Лугуя оказался не только зимний межрегиональный путь (см. далее), но и летний, что позволяло его политике контролировать основные торговые потоки в регионе (рис. 1).

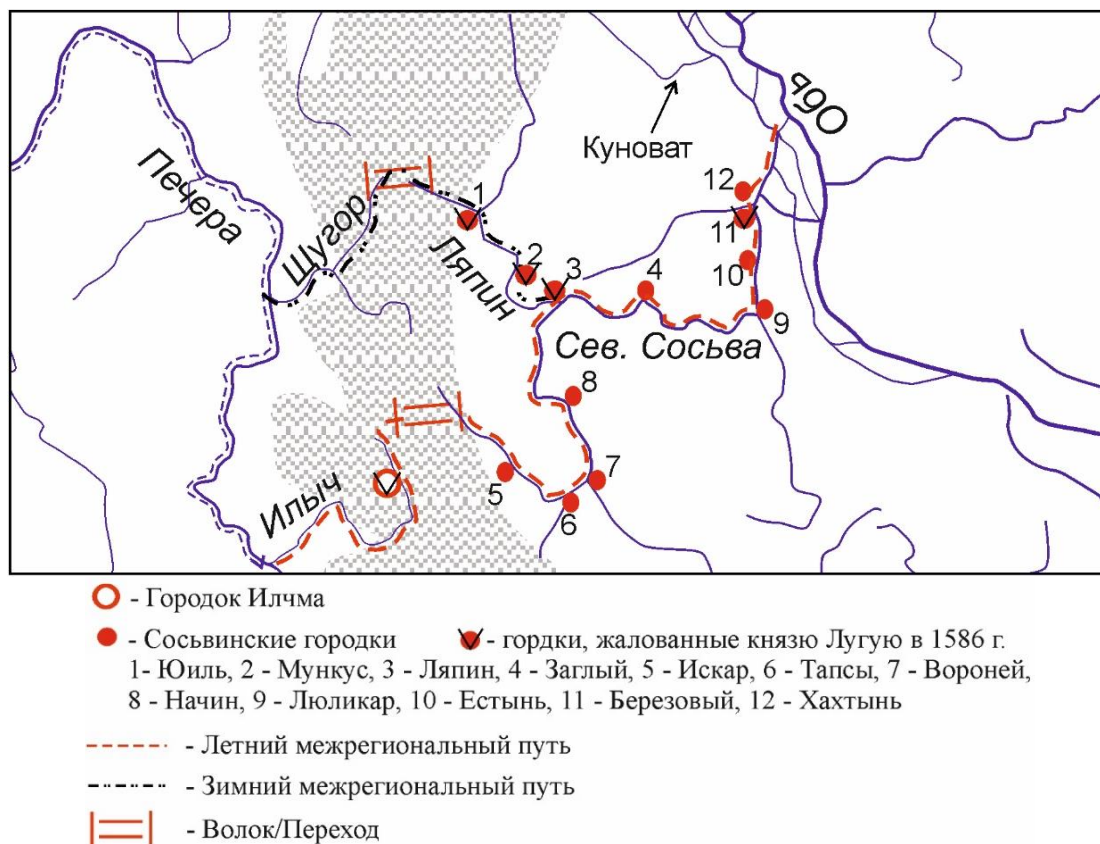


Рис. 1. Расположение аборигенных городков и межрегиональные маршруты в бассейне р. Северной Сосьвы (по материалам Книги большого чертежу)

Аналогичная коммуникация, связывающая верховья Печеры и Северной Сосьвы, отмечена С.У. Ремезовым волоковым ходом до юрт Сянтолиных. Ожив-

ление летнего торгового пути по Северной Сосьве как минимум в середине – конце XVII в. спровоцировало строительство в летних Люликарских юртах Киртас-

ской торговой заставы [5. С. 98]. В XVII–XVIII вв. остяки из Березова также отправлялись в Обь для рыбного промысла [11. С. 15].

Сухопутная коммуникация, связывающая в летнее время верховья Ляпина с северными районами (очевидно, с бассейном р. Сыни), известна как болотный маршрут, при этом на его преодоление требовалось порядка двух недель «оленим ходом» [20. Л. 119].

Волок, связывающий рассматриваемый регион с Пелымом, зафиксирован от верховьев р. Тапсуя, при этом тобольский картограф замечает: «Волок ходу 7 дней Тапсыйцы с Пелымцы промышляют вместе» [Там же. Л. 119], что, очевидно, является показателем контактной зоны, используемой вогулами как с Тапсуя, так и с Пелыма. Интересно это замечание и тем, что в силу традиционных норм хозяйствования такой промысел производился в зимнее время [11. С. 13–15]. Следовательно, данное направление использовалось круглогодично. Этот маршрут известен и по свидетельствам Г.Ф. Миллера, при этом в его изложении волок до реки Адым-жа (притока Пелыма) составлял 4 дня [5. С. 109].

Еще один постоянный внесезонный маршрут существовал по р. Малой Сосьве. По поводу его известно, что вогулы из Люликарских юрт поднимались для рыбной ловли по этой реке, не доходя примерно 20 км до р. Ponga (совр. Пунга) [Там же. С. 98]. Одновременно с этим в холодное время года данный путь использовался для доставки ясака в Шоркар вогулами, проживавшими в верховьях Малой Сосьвы.

В результате анализа этой группы путей сообщения можно уверенно говорить, что большая их часть была прикреплена к руслам крупных рек, между тем даже в столь ранний период источники фиксируют наряду с ними и пешие летние маршруты, очевидно тяготеющие к болотам. Наличие крупных речных магистралей, образованных правыми притоками Северной Сосьвы, спровоцировали создание внесезонных маршрутов, позволяющих в летний период достигать соседнего южного региона водным путем, а в зимний – пешим переходом.

Зимние маршруты

Отдельное внимание при анализе путей сообщения в регионе следует уделить маршрутам, существование которых было возможным только в зимний период года. Наиболее ранний зафиксированный источниками зимний межрегиональный путь в Северную Сосьву связывал Предуралье с Западной Сибирью посредством перехода от верховьев р. Щогура в р. Ляпин [21. С. 15–18]. Этот маршрут, использованный русскими воеводами в походе 1499 г., впоследствии станет устойчивой коммуникацией, обозначенной движением вдоль русел рек Щогур–Торговая (Хартемаль)–Хартес–Щекурья–Ляпин. Экспедиция, предпринятая в 1884 г. К.Д. Носиловым, оправдала возможность передвижения по данному направлению только в зимний период [9. С. 215–234], о чем замечал и Э. Гофман, называя его «Соблинским проходом». Вероятно, с оживленным движением по нему связано строительство в Ляпинском городке зимней Киртасской Заставы [5. С. 104–

105]. Заметим, что Г.Ф. Миллер не мог объяснить наличие двух застав с одним и тем же названием, кроме как одновременным происхождением. Однако анализ путей сообщения позволяет говорить о возможном синхронном существовании этих пунктов; правда, первая застава контролировала летний торговый поток, в то время как вторая приобретала значение только в зимний период.

В Хорографической чертежной книге зафиксирована довольно протяженная коммуникация, позволяющая в зимний период сократить путь от среднего течения р. Ляпин до г. Березова, минуя все излучины Северной Сосьвы. С.У. Ремезов поясняет ее значение следующим образом: «Ходу на оленях 3 дня, а в круг по Сосьве ходу 2 недели», – правда, автор не уточняет начального и конечного пунктов. С другой стороны, данная дорога была крайне важна, так как связывала в единый маршрут несколько притоков, а также юрты по рекам Ляпин и Вогулка. Г.Ф. Миллер по поводу этого маршрута замечал: «Когда вогулы (из Ляпина) хотят в зимнее время идти до Березова кратчайшим путем, то сначала они пересекают данное болото (от верховьев р. Вогулки), имея Вогулку справа, достигают Малую Вогулку (вог. Man-Wolja, совр. Мань-Волья) за 6 дней, идя пешком с нартами, оттуда до Березова 8 дней» [5. С. 95]. Исток р. Вогулки, по мнению автора, находился в болоте, расположенном на одной широте с Ляпинскими юртами. Таким образом, рассчитав расстояние от всех указанных пунктов, мы имеем возможность проследить скорость передвижения по данному направлению (Участок 1: от болота до Малой Вогулки – около 75 км / 6 дней = около 12,5 км / день; Участок 2: от Малой Вогулки до Березова – около 100 км / 8 дней = около 12,5 км / день).

В зимнее время зафиксированы также сокращенные пути между Нилдинскими и Кугинским юртами [5. С. 96]. Судя по Хорографической чертежной книге, этот путь известен не позднее рубежа XVII–XVIII вв., при этом он позволял вдвое сократить время перехода. Аналогичным образом более короткий зимний путь связывал Сосьву у р. Яныгы с руслом Малой Оби.

Зимние пути передвижения коренного населения играли важную роль, так как именно в этот период в крупных населенных пунктах открывались ярмарки, на которых происходил обмен материальными благами. Определенное значение они также приобретали в промысловой деятельности; кроме того, в период с января по март традиционно проводился сбор ясака. Это позволяет утверждать, что в холодное время года потоки по коммуникациям Северной Сосьвы не затухали, они лишь слегка изменяли вектор движения (рис. 2). С другой стороны, затяжной зимний сезон, характерный для рассматриваемой территории, провоцировал население на прокладку новых, более торных маршрутов, позволяющих существенно сокращать время в пути.

Своеобразным показателем развития путей сообщения может выступать анализ селитебных структур региона. Логично предположить, что выбор места для основания поселения во многом зависел от траектории основных векторов передвижения на местности, а также

от интенсивности этого движения. В этом контексте информация, заключенная в источниках, позволяет

существенно расширить наше знание об объекте исследования.

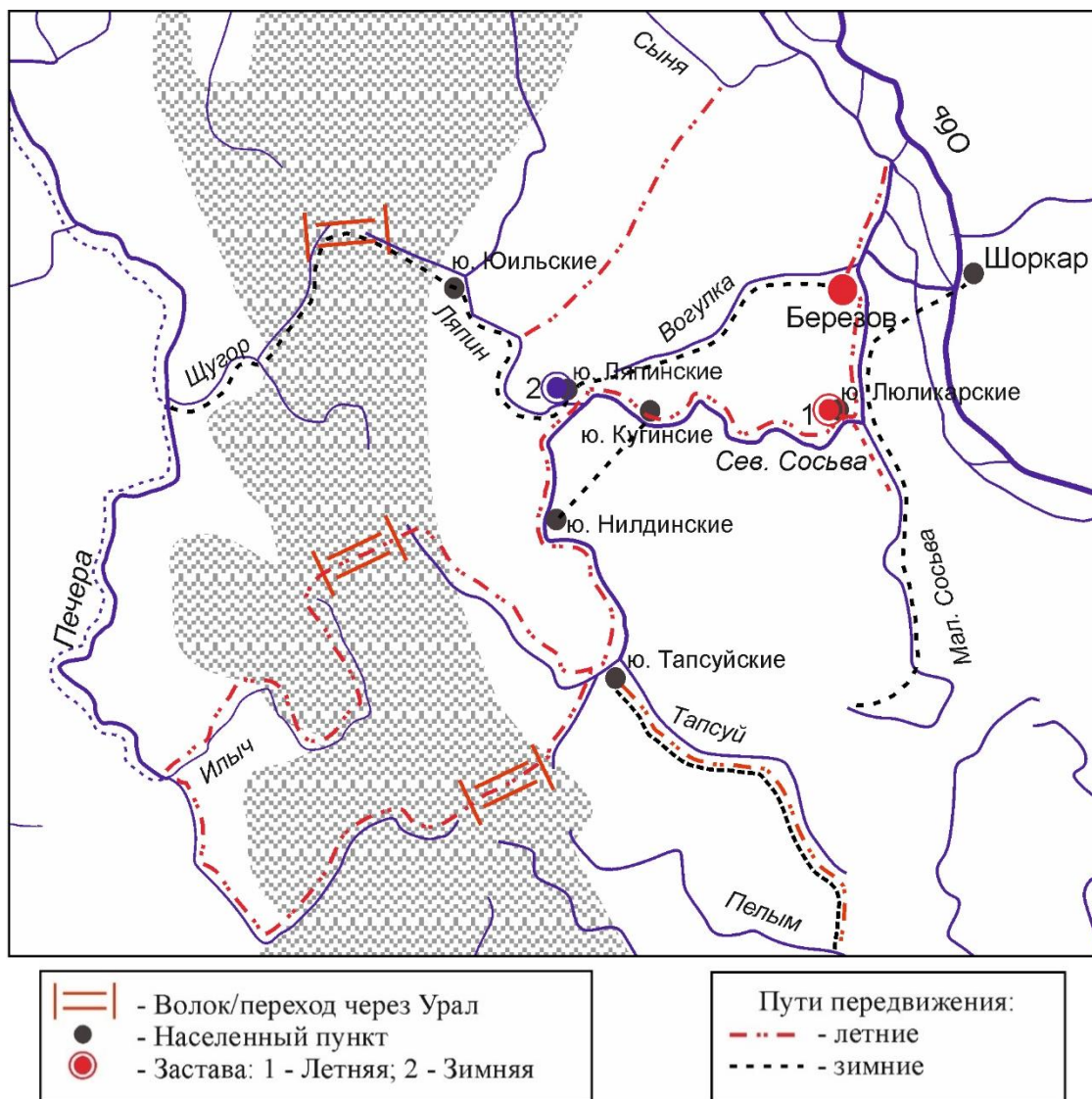


Рис. 2. Коммуникации в бассейне Северной Сосьвы в XVII – первой половине XVIII в.

Некоторые замечания о системе расселения в Северо-Сосьвинской провинции в конце XVI – середине XVIII в.

Ранний этап, рассматриваемый нами в рамках конца XVI – середины XVII в., к сожалению, не располагает большим количеством источников, а данные Книги большого чертежу во многом отрывисты и неполноценны. Можно лишь говорить, что данный документ локализует все аборигенные городки в пределах 1–3 дней пути друг от друга (при расчете, согласно которому за один день путник мог преодолевать около 20 км). Единственным исключением является расстояние в 80 верст между городками Искар и Тапсуй.

Между тем в документе дана информация только о городках, одной из функций которых являлся контроль за товарообменными операциями, в то же время данные, относящиеся к прочим типам поселений, отсутствуют. Очевидно, каждому из городков соответствовало одно или несколько сезонных неукрепленных

поселений (юрт), как это будет зафиксировано впоследствии [18. С. 106–107], игнорирование же их источником еще раз подтверждает наш тезис о его природе – являясь лишь компиляцией дорожников, он фиксировал только те пункты, которые имеют значение для торговых сношений.

Теперь проследим за текстом Книги большого чертежу с опорой на реконструированную нами ранее дорожную карту (см. рис. 1):

«А выше Березова, под городом, пала река Сысва. А вытекла Сысва¹ река из той же горы, с Падою рекою близко, протоку Сысва реки 700 верст; река течет прямо. А в Сысву реку пала река Гудырья... А промежь реки Сысвы и реки Гудырьи, пала в Гудырью, за 30 верст от устья Гудырьи, река Сыкырья. А въ Сыкырью из горъ же пала Кирась река... А ниже устья реки Гудырьи, пала в Сысву реку река Сосьва. А по Сысве реки и по Сосьве города: Съ верху на Сосьв городъ Юидь. А съ другой стороны на низъ 30 верстъ, Мункус. А ниже Менкуса 30 верстъ, Ляпин. А ниже Ляпи-

на 60 верст, на другой сторнь, на Сосвь², Искар. А ниже 80 версть, Тапасы. А ниже 40 версть, Начинь, а с другой стороны 30 версть, Заглый. А ниже 50 версть, Вороней. А ниже 50 версть, Хюликар. А ниже 60 версть, Естынь. А на усть рьки Сосвы, съ вышней стороны, Хахтынъ, а съ нижней стороны Березовой. И ть города по Сысьвь и по Сосвь, Югра».

Текст Книги большого чертежу, таким образом, раскрывает нам лишь два пути с явным делением всего списка городков на эти маршруты. Первый из них позволяет достичь рассматриваемой территории в зимний период: описание части Югры по р. Ляпин до слияния с Северной Сосьвой, с обозначением рек Гудырья и Киртас. Второй путь (летний) соответствует описа-

нию Югры по Севкрной Сосьве от ее истока к устью. Кроме того, взяв во внимание устойчивость выявленных выше маршрутов, предположим их более раннее возникновение.

Вышеизложенные предположения прекрасно иллюстрируются на примере чертежа «Березовского города» [22. Л. 8 об], на котором мы можем видеть весьма развитую систему сообщения между населенными пунктами начала XVIII в. На рисунке, кроме обозначения населенных пунктов, отмечено и расстояние между ними, выраженное в дневных переходах. Замечательно то, что подавляющее большинство юрт расположено в пределах 1/2–1 дня передвижения друг от друга (таблица).

Населенные пункты и расстояния до них по материалам Чертежной книги Сибири, Л. 8.

Группы	Населенный пункт	Направление	Расстояние	Примечания
Верховья Северной Сосьвы	Сянтылины юрты	До Родиных	1/2 дня	Верховья Северной Сосьвы
	Родины юрты	До Ереминых	1/2 дня	У слияния с современным Няисом
	Еремины юрты	До Сенгоповых	1/2 дня	В устье Няиса, левый берег
	Сенгоповы юрты	До Няраковых	1 день	Северная Сосьва, левый берег
	Няраки юрты	До Хивышевых	1 день	Северная Сосьва, правый берег
Тапсуй	Кондрашкины юрты	До Мужиных	1 день	Мужины юрты в верховьях р. Тапсуй
	Понины юрты	До Кошкиных	1 день	Кошкины юрты на чертеже отсутствуют
Среднее течение Северной Сосьвы	Юрты Сапанчи Сортова	До Олешкиных	1 день	Юрты Сапанчи отмечены при устье Тапсуя, Олешкины – в среднем течении Сосьвы
	Олешки Чажева юрты	До Полтокова	1 день	При слиянии Сосьвы с Ляпином
Ляпин	Юрты Артанзеевы	До Шешки	1/2 дня (в чертеже: «До Обеда»)	Юрты Артанзеевы находятся при слиянии Сосьвы с Ляпином. Артанзеевы – побочная ветвь династии князя Лугуя, получившая во владение Куноватскую волость. Юрты, вероятно, расположены на месте бывшей столицы Лугуя – городка Ляпин
	Шешки Кушкинкилева	До Носковых	1 день	
	Носка юрты	До Рыбаковых	1 день	
	Рыбаковы юрты	До Кояловых	1 день	

Приведенные в таблице примеры прекрасно иллюстрируют наш тезис. Заметим, что на сопредельных территориях при анализе источника выявляется схожая ситуация.

Таким образом, через анализ рассмотренного источника выявляется довольно развитая сеть коммуникаций между юртами. Интересны упоминания расстояний до тех населенных пунктов, которые не попали в чертеж. Здесь уместно заметить, что С.У. Ремезов не посещал отображенной в этом рисунке территории. Опираясь на рассказы очевидцев и, очевидно, некоторой документацией, он составлял описание Северной Сосьвы на основе источника, близкого к дорожнику, повествующему о поселениях, прикрепленных к основному пути. В таком случае отсутствие юрт Кошкиных и других, расположенных во внутренних территориях региона, оправдано, между тем наличие информации о них позволяет наметить иные, выходящие за рамки чертежа направления.

Выводы

Проведенные изыскания показали наличие устойчивых путей сообщения в рассматриваемом регионе. Важно подчеркнуть, что, несмотря на наличие крупной водной артерии, большое значение приобретали и сухопутные пути, проложенные по водоразделам. Отмеченные в тексте особенности позволяют ввести Северо-Сосьвинский историко-географический субрегион в систему стабильных связей с соседними территориями. Анализ внутренних коммуникаций позволяет говорить о развитой сети сообщений между населенными пунктами, выраженной наличием селитебных структур, тяготеющих к маршрутам передвижения и создающих условия для преодоления расстояния от одного поселения до другого за относительно короткий период (1/2–1 день). Наличие в рассматриваемом регионе как сезонных, так и круглогодичных маршрутов определяет значительную степень мобильности коренного населения.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ В данном случае имеется в виду приток западный приток Сосьвы – р. Сыгва (совр. р. Ляпин). Дальнейшее описание территории показывает, что описание ведется по течению этой реки, автор источника четко разделяет Сыгву и Сосьву.

² Здесь описание прерывается и начинается новый список городков, расположенных в верховьях Северной Сосьвы до слияния с Ляпином и далее – к устью Северной Сосьвы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Визгалов Г.П., Карачаров К.Г. Археологические памятники Салымо-Юганской болотной системы // Болота и люди : материалы междунар. семинара «Болота и археология». М., 2000. С. 168–176.

2. Адаев В.Н. Болотные маршруты: пути и способы сообщения народов Нижнего Прииртышья через водораздельные территории в XVIII–XX вв. // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2012. № 3 (18). С. 110–119.
3. Матвеев А.В., Татауров С.Ф. Столицы, дороги и границы Сибирских ханств // Уральский исторический вестник. Екатеринбург : Изд-во ИИИА УРО РАН, 2011. № 2 (31). С. 106–115.
4. Маслюженко Д.Н., Самигулов Г.Х. Земли Приуралья в составе Тюменского и Сибирского ханств // История татар Западного Приуралья. Казань : Ин-т истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2016. Т. I: Кочевники Великой степи в Приуралье. Татарские средневековые государства. С. 250–263.
5. Северо-Западная Сибирь в экспедиционных трудах и материалах Г.Ф. Миллера / пер. и подгот. текста, предисл., коммент. А.Х. ЭлERTA. Екатеринбург : Волот, 2006. 416 с.
6. Северный Урал и береговой хребет Пай-Хой. Исследования экспедиции, снаряженной Императорским русским географическим обществом в 1847, 1848 и 1850 годах : пер. с нем. СПб. : Тип. Императорской Акад. наук, 1856. Том II, составленный начальником Уральской экспедиции Э. Гофманом. IV, 376, 76, 52 с., 26 л. ил., карт.
7. Абрамов Н.А. Описание Березовского края // Записки Императорского Русского географического общества. СПб., 1857. Кн. 12. С. 329–448.
8. Об условиях торгового сношения Европы с Западной Сибирью (сочинения К. Гате и Г. Тегнера по переводу с датского языка на немецкий Р. Лемана. Галле, 1881) // Записки Западносибирского отдела Императорского русского географического общества. СПб., 1882. Кн. IV. С. 1–35.
9. Носилов К.Д. У вогулов : очерки и наброски. Тюмень : СофтДизайн, 1997. 264 с.
10. Городков Б.Н. Краткий отчет о совершенной в 1915 г. поездке в Ляпинский край Тобольской губернии // Известия Императорской Академии наук. Петроград, 1916. С. 91–94.
11. Головнев А.В., Мартынова Е.П., Пика А.И., Перевалова Е.В., Федорова Е.Г. Северная Сосьва : исторические и современные проблемы развития коренного населения. Шадринск : Исеть, 1992. 74 с.
12. Пестерев В.В. Организация населения в колонизируемом пространстве : очерки истории колонизации Зауралья конца XVI – середины XVIII вв. Курган : Изд-во Курган. гос. ун-та, 2005. 237 с.
13. Книга большому чертежу, или Древняя карта Российского государства, поновленная в разряд и списанная в книгу 1627 года. Изд. 2-е. СПб. : Тип. Императорской Рос. акад., 1838. 293 с.
14. Перцев Н.В. Аборигенные городки Нижнего Приобья XV–XVI вв.: торговый аспект // Вестник Томского государственного университета. 2018. № 426. С. 154–158.
15. Тихонов С.С. Карты С.У. Ремезова в археолого-этнографических исследованиях // Вестник Томского государственного университета. История. 2013. № 3 (23). С. 52–56.
16. Полное собрание русских летописей / под ред. М.Н. Тихомирова. М. : Изд-во Акад. наук СССР, 1959. Т. XXVI: Вологодско-пермская летопись. 413 с.
17. Собрание государственных грамот и договоров, хранящихся в государственной коллегии иностранных дел. М. : Тип. Селиванского, 1891. Ч. II. 610 с.
18. Мартынова Е.П. Очерки истории и культуры хантов. М., 1998. 236 с.
19. Экология Ханты-Мансийского автономного округа / под. ред. В.В. Плотникова. Тюмень : СофтДизайн, 1997. 288 с.
20. Хорографическая чертежная книга С.У. Ремезова : факсимильное изд. Houghton library of the Harvard college Harvard university. Тобольск : Общественный фонд возрождение Тобольска, 2011. Т. 1. 172 л.
21. Лерберг А.Х. Историческое исследование о Югорской земле, в российско-императорском титуле упоминаемой. СПб. : Тип. Карла Крайя, 1818. 30 с.
22. Чертежная книга Сибири 1701 г., составленная 1699–1700 г. С. У. Ремезовым и его сыновьями // Рос. гос. б-ка. Отд. Рукописей. Ф. 256 (Собрание Н.П. Румянцева). № 346.

Nikita V. Pertsev, Yamal-Nenets regional Museum and exhibition complex named after I.S. Shemanovsky (Salekhard, Russian Federation); Kurgan State University (Kurgan, Russian Federation). E-mail: pertsev1991@yandex.ru

THE MIGRATION ROUTES OF INDIGENOUS POPULATION IN THE NORTH SOSVA RIVER BASIN FROM THE END OF THE XVTH TO THE FIRST HALF OF THE XVIII CENTURIES (WRITTEN AND CARTOGRAPHIC SOURCES)

Keywords: Western Siberia; North Sosva River; Yugra; route; road; settlement.

The article is devoted to the identification of the traditional ways of communication between localities in the North Sosva River basin, which existed from the late XVth to the first half of the XVIIIth centuries. This territory is considered as a separate subregion within the north of Western Siberia, determined by the specificity of historical development. Numerous written and archaeological sources confirm the existence of various localities here, united in a spatial image of «Yugra».

However, the linkage with these objects, which make up a unified system of connection are ignored during researches. Written and cartographic sources such as descriptions of maps in "Book of the Big Drawing", S.U. Remezov's works and the materials collected by G.F. Miller during his expedition to Western Siberia, were chosen for analysis.

"Book of the Big Drawing" led the author to an original interpretation of this source as a collection of roadmaps, where the territory was described on the basis of stable communications, but not a description of the single map. A study of the early stage routes (the end of the XVth – the middle of the XVIIIth centuries), based on the materials of these roadmaps, made it possible to identify two main directions connected the territory under consideration with the Pre-Urals. A more detailed roadmap was reconstructed due to the synthesis of the cartographic works of S.U. Remezov and the notes of G.F. Miller. As a result, sustainable routes have been identified in the region, both attached to the stream bed and laid along the watersheds. These communications united localities and nearby regions. Analysis of the information presented in the sources detected the existence of seasonal and permanent routes. Particular attention is paid to communications, which formation occurred in winter. The final outcome of our study was mapping of the results, which made it possible to create a visual model that displays a roadmap of the territory in the period under review. A peculiar indicator of the developed transportation system was clarified through the analysis of settlement structures in cartographic materials, which form a single vector of movement from one locality to another. A strict approach to the localization of these settlements in the sources provokes interest. Localities, probably, could be the intermediate points during trading, commercial or other operations.

REFERENCES

1. Vizgalov, G.P. & Karacharov, K.G. (2000) Arkheologicheskie pamyatniki Salymo-Yuganskoy bolotnoy sistemy [Archaeological sites of the Salymo-Yugansk bog system]. *Bolota i lyudi* [Swamps and People]. Proc. of the Seminar. Moscow: [s.n.]. pp. 168–176.
2. Adaev, V.N. (2012) Swamp routes: communication ways and methods with peoples of Low Irtysh basin across watershed territories in the 18th – 20th centuries. *Vestnik arkheologii, antropologii i etnografii*. 3(18). pp. 110–119. (In Russian).

3. Matveev, A.V. & Tataurov, S.F. (2011) Stolitsy, dorogi i granitsy Sibirskikh khanstv [Capitals, Roads and Borders of the Siberian Khanates]. *Ural'skiy istoricheskiy vestnik – Ural Historical Journal*. 2(31). pp. 106–115.
4. Maslyuzhenko, D.N. & Samigulov, G.Kh. (2016) Zemli Priural'ya v sostave Tyumenskogo i Sibirskogo khanstv [The lands of the Urals as part of the Tyumen and Siberian Khanates]. In: Khakimov, R.S. et al. (ed.) *Istoriya tatar Zapadnogo Priural'ya* [History of the Tatars of the Western Urals]. Vol. 1. Kazan: Sh. Mardzhani Institute of History, AS RT. pp. 250–263.
5. Elert, A.Kh. (ed.) (2006) *Severo-Zapadnaya Sibir' v ekspeditsionnykh trudakh i materialakh G.F. Millera* [North-West Siberia in G.F. Miller's expeditionary works and materials]. Ekaterinburg: Volot.
6. Gofman, E. (1856) *Severnnyy Ural i beregovoy khrebet Pay-Khoy. Issledovaniya ekspeditsii, snaryazhennoy Imperatorskim russkim geograficheskim obshchestvom v 1847, 1848 i 1850 godakh* [Northern Urals and the Pai-Khoi coastal ridge. Research of the expedition equipped by the Imperial Russian Geographical Society in 1847, 1848, and 1850]. Vol. 2. Translated from German. St. Petersburg: Imperial Academy of Sciences.
7. Abramov, N.A. (1857) *Opisanie Berezovskogo kraia* [Description of the Berezovsky Territory]. *Zapiski Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva*. 12. pp. 329–448.
8. Gate, K. & Tegner, G. (1882) *Ob usloviyakh torgovogo snosheniya Evropy s Zapadnoy Sibir'yu* (sochineniya K. Gate i G. Tegnera po perevodu s datskogo yazyka na nemetskiy R. Lemana. Galle, 1881) [About the conditions of trade relations between Europe and Western Siberia (the works by K. Gate and G. Tegner, translated from Danish into German by R. Lehmann. Halle, 1881)]. *Zapiski Zapadnosibirskogo otdela Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva*. 4. pp. 1–35.
9. Nosilov, K.D. (1997) *U vogulov: ocherki i nabroski* [The Voguls: essays and sketches]. Tyumen: SoftDizayn.
10. Gorodkov, B.N. (1916) *Kratkiy otchet o sovershennoy v 1915 g. poezdke v Lyapinskiy kray Tobol'skoy gubernii* [A brief account of the trip to the Lyapinsky region of Tobolsk province in 1915]. Petrograd: Imperial Academy of Sciences. pp. 91–94.
11. Golovnev, A.V., Martynova, E.P., Pika, A.I., Perevalova, E.V. & Fedorova, E.G. (1992) *Severnaya Sos'va: istoricheskie i sovremennye problemy razvitiya korennoy naseleniya* [Northern Sosva: Historical and Contemporary Problems of the Development of the Indigenous Population]. Shadrinsk: Iset.
12. Pesterev, V.V. (2005) *Organizatsiya naseleniya v kolonizuemom prostranstve: ocherki istorii kolonizatsii Zaural'ya kontsa XVI – serediny XVIII vv.* [Organization of the population in the colonized space: essays on the history of the Trans-Urals colonization in the late 16th – middle 18th centuries]. Kurgan: Kurgan State University.
13. Yazykov, D.I. (1838) *Kniga bol'shomu chertezhu, ili Drevnyaya karta Rossiyskogo gosudarstva, ponovlennaya v razryad i spisannaya v knigu 1627 goda* [The Large Atlas, or the Ancient Map of the Russian State, Updated in the Category and Written off in the Book of 1627]. 2nd ed. St. Petersburg: Imperial Russian Academy.
14. Pertsev, N.V. (2018) Aboriginal small towns of the Lower Ob of the 15th–16th centuries: the trade aspect. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 426. pp. 154–158. (In Russian). DOI: 10.17223/15617793/426/19
15. Tikhonov, S.S. (2013) The maps by S.U. Remezov and archaeological-ethnographic researches. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk State University Journal of History*. 3(23). pp. 52–56. (In Russian).
16. Tikhomirov, M.N. (ed.) (1959) *Polnoe sobranie russkikh letopisey* [Complete Collection of Russian Chronicles]. Vol. 26. Moscow: USSR AS.
17. Russia. (1891) *Sobranie gosudarstvennykh gramot i dogovorov, khranyashchikhsya v gosudarstvennoy kollegii inostrannykh del* [Collection of State Letters and Treaties Stored in the State Collegium of Foreign Affairs]. Moscow: Tip. Selivanskogo.
18. Martynova, E.P. (1998) *Ocherki istorii i kul'tury khantov* [Essays on the History and Culture of the Khanty]. Moscow: RAS.
19. Plotnikov, V.V. (1997) *Ekologiya Khanty-Mansiyskogo avtonomnogo okruga* [Ecology of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug]. Tyumen: SoftDizayn.
20. Remezov, S.U. (2011) *Khorograficheskaya chertezhnaya kniga S.U. Remezova* [S.U. Remezov's Chorographic Atlas]. Facsimile edition from the Houghton Library, Harvard College, Harvard University. Vol. 1. Tobolsk: Public Fund for the Revival of Tobolsk.
21. Lerberg, A.Kh. (1818) *Istoricheskoe issledovanie o Yugorskoj zemle, v rossiysko-imperatorskom titule upominayemoy* [Historical Research about the Ugra Land, mentioned in the Russian-Imperial Title]. St. Petersburg: Tip. Karla Krayya.
22. Remezov, S.U. (n.d.) *Chertezhnaya kniga Sibiri 1701 g., sostavlennaya 1699–1700 g. S. U. Remezovym i ego synov'yami* [The Atlas of Siberia, 1701, compiled in 1699–1700 by S.U. Remezov and his sons]. The Russian State Library. The Department of Manuscript. Fund 256 (N.P. Rumyantsev's Collection). № 346.