

Далее мы рассмотрим подробнее некоторые детали дорожных путешествий Достоевского (дороги, сроки, протяженность маршрутов), которые позволяют точнее реконструировать сибирский опыт писателя.

1.3. Сибирские маршруты Ф. М. Достоевского¹

В Сибирь из Европейской России вели три главные дороги – Ирбитская, Екатеринбургская и Шадринская, которые в районе Тюмени сливались в одну – Московско-Сибирский тракт. Создание самой крупной сухопутной магистрали для торговой и почтовой связи с Китаем началось в 1733 г., хотя обустройство и заселение Московско-Сибирского тракта продлилось до первой трети XIX в. Долгое время Московско-Сибирский тракт был самой протяженной дорогой в мире. Тракт шел от Москвы через Муром, Арзамас, Козьмодемьянск, Казань, Осу, Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Большие Уки, Тару, Каинск, Колывань, Томск. Далее северная ветка шла на Енисейск, Якутск, Охотск, а южная – на Иркутск, Верхнеудинск. Наиболее трудным был Кругоморский (Кругобайкальский) участок тракта. Здесь приходилось преодолевать крутую горную дорогу. После Верхнеудинска дорога опять раздваивалась: одна шла далее на восток, на Нерчинск и вдоль Шилки и Амура (позднее появилось и северное ответвление на Якутск, а затем к Охотску), а вторая поворачивала на юг до Кяхты, к границе с Китаем. Именно эта, южная, ветка называлась «Чайный путь» [Дунец, 2017, с. 9], [История Сибири с древнейших..., 1968, Т. 2, с. 406]. В середине XVIII века путь тракта изменился на более южный. Он проходил от Тюмени через Ялуторовск, Ишим, Тюкалинск, Омск, Томск, Ачинск и Красноярск до Иркутска и далее без изменений [Дунец, 2017, с. 9].

Кроме того, частично совпадая с Московско-Сибирским, южнее в Западной Сибири оформился Линейный тракт: «...он тянулся от Оренбурга до Омска по Горькой или Ишимской линии, затем пролегал по Иртышской линии через Семипалатинск и Усть-Каменогорск до Большенарымского укрепления, с которого выходил на Бийск и Барнаул, соединенные дороги с Томском» [История Сибири с древнейших..., 1968, Т. 2, с. 406].

На Московско-Сибирский тракт выходили многочисленные региональные дороги.

В Колывано-Воскресенском Горном ведомстве имелись следующие главные дороги:

¹ Материалы главы впервые опубликованы в монографии: Сафронова Е.Ю. Сибирский текст Ф.М. Достоевского. – Барнаул: Изд-во Алт. гос. ун-та, 2020. С. 29-66, 86-255. Текст исправлен и переработан.

1) Сибирский тракт между Каинском и Томском (от станца Тырышкинского через Кольвань до станца Колтайского) – 232 версты (247,5 км);

2) тракт от Барнаула до Каинска – летом 261 верста (278,4 км), зимой – 253 версты (270 км);

3) тракт из Барнаула через Змеиногорский рудник на Иртышской линии в Омской области через города Семипалатинск, Усть-Каменогорск 395 верст (421,5 км) [Дунец, 2017, с. 28].

Тракты имели ширину проезда при сухом и твердом грунте – 5 сажений, при мягком и глинистом и черноземе – 10 сажений. Трактовая дорога представляла собой широкую накатанную грунтовую дорогу, возвышенную в середине и с канавами по обе стороны для стока воды. В открытых местах (поля, луга) для указания пути во время метели ставили по сторонам столбы-маяки с расстоянием между ними в 50 сажений [Дунец, 2017, с. 86]. Трактовые дороги были самыми важными, об их сохранности заботились в первую очередь. Кроме трактов были еще дороги второго значения или проезжие дороги, т. е. дороги от одного города к другому. Среди местного населения они также носили названия «трактов», соединяя уездные города. «Большое значение имели уездные дороги: Томск–Бийск, Томск–Кузнецк, Томск–Семипалатинск, которые пролегли через Барнаул, и дороги между уездными городами: Кузнецк–Бийск, Барнаул–Сузунский завод» [Дунец, 2017, с. 72].

Важную роль в Кольвано-Воскресенском округе выполняли дороги к заводам и главным рудникам, по которым шло непрерывное движение грузов для горнорудных заводов, подводы с провиантом, почтовые тройки. Так, например, Змеиногорский тракт по причине тяжести перевозки руды в старину называли «кровавой дорогой» [Дунец, 2017, с. 14]. При этом качество этой важной транспортной магистрали оставляло желать лучшего: «...тракт из Барнаула, через Змеиногорск на Иртышскую линию, проходил по крепкому грунту чернозема с глиной» [Дунец, 2017, с. 32].

Бийскую и Кузнецкую крепости связывал Бийско-Кузнецкий тракт. Это была гужевая грунтовая дорога. Меньшее значение имели проселочные дороги, их ширина должна была быть не менее трех сажений.

Дороги по Барнаульскому, Чарышскому и Кузнецким уездам находились в ведении Чарышского надзирателя [Дунец, 2017, с. 64], под его руководством дороги обязаны были содержать и приводить в порядок жители близлежащих деревень. В XIX в. транспортного налога не существовало¹, повинность извоза и ремонта дорог («обывательская гоньба») осу-

¹ В 1824-1825 гг. властями предпринималась попытка содержать почтовые станции за счет денежного сбора в земскую повинность посредством подрядчиков, но это начинание себя не оправдало. С 1826 г. ямская повинность и повинность содержания дорог снова «исправлялась натурой». Каждая волость и селение устанавливали график продолжительности повин-

шествовала по приказу сверху, как правило, летом в разгар сельскохозяйственных работ, поэтому дорожные работы проводились крестьянами без энтузиазма, с низким качеством.

Важно заострить внимание, что столь важные для Сибири транспортные магистрали находились в плохом состоянии. В дождливую погоду весной и осенью они были непригодны для проезда. Поэтому «основное движение происходило в зимнее время, когда снег и лед сглаживали недостатки дорог» [Дунец, 2017, с. 32]. Так, серебро из Барнаула в Санкт-Петербург отправлялось только с установлением зимнего пути в три этапа: в ноябре-начале декабря, в декабре, в январе¹. Для этого на каждой станции необходимо было содержать 35-50 лошадей, чтобы караваны нигде не задерживались.

Приведем еще несколько любопытных фактов. В 1834 г. по сведениям Томского губернского правления на участке дороги Барнаул – Кузнецк нуждалось в полной замене 297 столпов [Дунец, 2017, с. 56]. Главный начальник Алтайских горных заводов в 1843 г. сообщал, что по Барнаульскому и Московскому трактам дорога находится в неудовлетворительном состоянии: она узкая, огромное количество выбоин, можно ехать «не иначе как медленно», «нет возможности следовать в ряд парой лошадей» (ГААК. Ф. 2. Оп. 1. Д. 1714. Л. 717-734). В документах Алтайского горного правления от 19 июля 1844 г. горный начальник Кольвано-Воскресенских горных заводов констатировал, что «в проезд свой ныне за обозрением казенных золотых промыслов заметил по трактам от Кузнецка к городу Томску и от Барнаула на Томск мосты, гати, спуски с гор находятся в самом худшем положении» (ГААК. Ф.32. Оп. 1. Д. 309. Л. 236) и предписывал навести порядок в ближайшее время. Однако через год, в официальном документе он использует эмоционально окрашенные лексемы: «я вполне надеялся, что дорога от города Барнаула к Томску, состоящая в содержании и исправлении обязанности крестьян Боровлянской волости как следует устроена, но к удивлению моему сверх всякого ожидания нашего весьма много неисправностей» (ГААК. Ф. 32. Оп. 1. Д. 309. Л. 234-235).

К сожалению, спустя полвека в состоянии дорог ничего не изменилось в лучшую сторону. Так, французский предприниматель Клод Оланын, изучавший состояние экономики обширных территорий Сибири с це-

ности. Учитывая протяженность дорог и количество станций на Сибирском тракте, 30 крестьянам необходимо было содержать одну лошадь для гоньбы. См. подробнее об этом [Дунец, 2017, с. 38, 55-56].

¹ Несколько иная, отличная от официальной информация содержится в корреспонденции Ш.Л. Аткинсон: «Шесть караванов с драгоценными металлами отбывают из Барнаула каждый год – четыре зимой на санях и два в течение лета» [Аткинсон, 2013, с. 16].

лю дальнейшему коммерческого освоения, в кноте «Сибирь и ее экономическая будущность» с европейской вежливостью отмечал несовершенство транспортных артерий: «Под словом “дороги”, применяемым к колесным дорогам Сибири, не следует понимать шоссе, мощенное камнем, снабженное канавами и проч.; они, как дороги европейской России, заброшенные <...> подобны дорогам всех молодых стран <...> и значительно отличаются от европейских дорог» [Оланьон, 1903, с. 10].

На наш взгляд, состояние дорог необходимо учитывать в качестве одной из важных составляющих сибирского опыта Достоевского; их он был вынужден мужественно преодолевать.

«Почтовый дорожник Российской империи» 1875 г. позволяет реконструировать и уточнить некоторые детали и обстоятельства передвижения писателя, т. к. содержит много интересной информации – например, сведения о количестве лошадей. Так, можно утверждать, что Достоевский путешествовал на двух лошадях, т. к. меньшее количество было запрещено использовать специальным положением Комитета министров от 17 июня 1824 г. [Почтовый дорожник, 1873, с. 15].

В зимние сани, согласно документу, также полагалось запрягать пару лошадей [Почтовый дорожник, 1875, с. 16] при наличии 2–3 пассажиров, а Достоевский путешествовал один, либо с А. Е. Врангелем или с В. П. Демчинским. В поездках с Марьей Дмитриевной и пасынком (Кузнецк–Семипалатинск, Семипалатинск–Тверь) использовалась уже три лошади.

На основании «Почтового дорожника» 1875 г. можно определить и рекомендуемую скорость движения по почтовым дорогам: она устанавливается в зависимости от качества дороги в диапазоне 10–12 верст в час [Почтовый дорожник, 1875, с. 26].

В случае скоростной езды, необходимой для курьера, скорость значительно увеличивалась и составляла вместе со сменой лошадей 12–15 верст в час [Почтовый дорожник, 1875, с. 28].

Отметим также, что превышение скорости могло иметь и серьезные финансовые последствия. Если почтарь под влиянием «проезжающего» загонит лошадей, то последний обязан заплатить 40 рублей 50 копеек за каждую палую или увечную лошадь [Почтовый дорожник, 1875, с. 27]. Однако в этом случае нужно было доказать, что лошадь была здоровой на момент начала пути.

На территории Сибири существовала специальная порода лошадей, совмещающая в себе выносливость и быстроту. «Крестьяне Сибири любили лошадей, ухаживали за ними и хорошо кормили. За это лошади платили им своей выносливостью. Тройка кузнецких лошадей проходила перегон в 30–40 верст между двумя станциями рысью без остановок за 3–4

часа, верхом на ней проезжали до 100 верст в сутки. Была кузнецкая порода лошадей: русские тяжеловозы, на которых казаки перевозили свои имущество, скрещивались с местными полудикими лошадами. В результате вывелась порода выносливых и быстрых лошадей. Позже их стали культивировать на конезаводах в Томске и Бийске. На них, вероятно, и возили Ф. М. Достоевского» [Кацюба, 1994, с. 210-211].

На гербе Барнаула над дымящейся доменной печью в верхней части, на зеленом фоне расположена галопирующая лошадь, поскольку считалось, что «лошади сей округи почитаются лучшими, и что у близ живущих татар находятся конские заводы» [Старцев, Тяпкин, Тяпкина, 2010, с. 105]. Все иностранные путешественники по Алтаю в качестве особенности отмечают этот факт.



Герб Барнаула 1846 г.

Французский предприниматель Клод Оланьон писал, что «сибирские лошади, хотя и малы ростом, но чрезвычайно быстры и выносливы, они часто совершают продолжительные путешествия, пробегая почти сто верст ежедневно. Содержание их обходится очень дешево» [Оланьон, 1903, с. 14]. Аналогично высказывался по этому поводу ранее и немецкий ученый К. Ледебур: «Содержание лошади в Барнауле обходится дешево; почти каждая семья имеет собственный экипаж, и зимой улицы Барнаула бывают оживлены нарядными повозками с мчащимися в них дамами и господами...» [Ледебур, 1993, с. 154].

Архивные документы позволяют установить и количество лошадей на станциях. Так, согласно «Правилам об обывательской подводной гоньбе в Сибири» в 1819 г. и 1822 г. было установлено содержать в готовности в губернском городе до 4 пар, в уездном – до 3 пар, на Московско-Сибирском тракте до 3 пар, на прочих трактах – 2 пары лошадей, на про-

селочных трактах одну пару лошадей (ГААК. Ф. 2. Оп. 1. Д. 8061. Л. 399). «Ведомость о почтовой и обывательской гоньбе на станциях по барнаульскому округу» за 1834 г. содержит данные о количестве лошадей, которые должны были содержаться на станциях. Так, например, в Барнауле нужно было иметь 4 пары лошадей, на Озерской, Тальменской, Боровлянской, Ганюшкино зинovie – по 4 пары, Калманской, Шадринной, селе Белоярском и Сузунском заводах – по 3 пары, при Овчинниковом, Петровском, Лосихинском – по 2 пары лошадей (ГААК. Ф. 177. Оп. 1. Д. 267. Л. 534-535 об.). После трехчасового отдыха лошади вновь могут быть использованы в гоньбе.

Кроме того, для поездок волостных и земских начальников было предписано иметь 1-2 разьездные лошади. По тракту Барнаул-Томск, в селениях Беловское и Елтышевское таких приказано иметь по две пары [Дунец, 2017, с. 54].

Недостаточно ясным до сих пор остается вопрос протяженности сибирских маршрутов Достоевского, конкретных станций и возможной скорости передвижения. Зная эти детали дорожного опыта писателя, можно уточнить время, необходимое на поездку.

Семипалатинк–Змеиногорск–Барнаул

Начнем с участка пути Семипалатинск – Змиев.

А.Е. Врангель в своих мемуарах упоминает случай, когда летом 1856 г. они вдвоем с писателем предприняли тайную поездку из Семипалатинска в Змиев с целью встречи с М. Д. Исаевой. По воспоминаниям барона, они «не ехали, а вихрем неслись», понукая ямщиков, в тот же день «поскакали обратно», «отмахав 300 верст в 28 часов “по-сибирски”» [Врангель, 1812, с. 66].

Информацию А. Е. Врангеля можно уточнить в «Почтовом дорожнике» (1829). Протяженность пути из Змеиногорска в Семипалатинск **182,5** верст [Почтовый дорожник..., 1829, с. 346].

Г. Колывань... No. 15,	286	вЪ ВЕНЕВЪ... No. 675,	481
Итого .		2806.	
2807.		вЪ ЕПИФАНИ.	
Отъ Златоорскаго руд-		Г. Вогородица, No. 9,	591
ника Тамбово губернии		Г. Епифань.....	93
въ Сызранскую Ол-		Итого .	811
ской области.		2807.	
Елатеринская	99	вЪ ЕФРЕМОВЪ. No. 9,	1511
Шемизина	51	2808.	
Красноярская.....	95	вЪ КАШИРУ.	
Ольской области.		Г. Воева... No. 675,	481
Пьяновской фор-		Гричино	50
поста.....	36	Г. Кашира	96
1001		Итого .	561
Г. Семипала-		Итого .	1001
тинская... No. 2515,	75	2809.	
Итого .	1891		

Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и всех присоединенных областей: в 3 с. – Санкт-Петербурге, типографии Карла Крайя, 1829. с. 346

Соответственно дорога туда и обратно составляла 365,0 верст. Возможно, конечно, предположить, что местным ямщикам были известны способы, где и как «срезать» дорогу (хотя по карте дорога Семипалатинск—Змеиногорск по большей части идет по прямой, следовательно, расстояние не будет отличаться сколько-нибудь значительно). Если рассчитать скорость (365:28), то получаем 13,04 версты в час. Поскольку 1 верста равна 1,0668 км, то тогда скорость составляет 13,91 км/ч. Так, на основании расчетов и «Почтовых дорожников» можно подтвердить, большую (равную курьерской) скорость движения Достоевского и Врангеля в их «любовных» поездках.

Авторитетным источником для осмысления старых дорог Российской империи, кроме карт, является многотомное издание «Россия. Полное географическое описание нашего отечества» (под редакцией П. П. Семенова-Тянь-Шанского). Шестнадцатый том этого издания («Западная Сибирь») подробно описывает некоторые тракты, расположенные в их окрестностях населенные пункты и рельеф. Так, тракт из Барнаула на Змеиногорск идет до села **Калманка** параллельно течению реки Оби. Затем он уклоняется в сторону и движется параллельно течению реки Алей. Первая станция на этом участке – село **Чистюлька**, а далее – **Безголосово**, **Платово** (Платовская). Затем дорога движется до станции **Белоглазово**, где Змеиногорский тракт соединяется с Бийско-Змеиногорским и следует далее на юг [Россия. Полное географическое описание..., 1907, т. 16, с. 493]. Далее дорога идет к берегам Иртыша, а потом поворачивает на северо-запад в Семипалатинск, минуя станции **Старо-Алейское**, **Екатерининка**, **Ше-**

монаиха и др. [Россия. Полное географическое описание..., 1907, т. 16, с. 505]. К сожалению, в этом источнике указаны не все станции. Дополнить картину позволяют географические карты Томской губернии. Перечислим станции в направлении от Змеиногорска к Семипалатинску: **Старо-Алейское, Екатерининка, Шемонаиха, Красноярская, Убинская, Шульбинский**. Протяженность дороги на участке пути Змеиногорск – Семипалатинск согласно «Почтовому дорожнику» (1829), как мы писали выше, 182,5 верст [Почтовый дорожник..., 1829, с. 346].

Протяженность пути из Барнаула в Змеиногорск рассчитываем из масштаба карты Томской губернии (составитель Ю. М. Шокальский, см. Приложение 3), она равна 272,2 версты. Несколько иная (надеемся, что более точная) информация содержится в «Почтовом дорожнике» 1829 г., где указано, что расстояние составляет **280** верст.



Карта Томской губернии

Сравнивая два «Почтовых дорожника» 1829 г. и 1875 г., можно заметить, что за пятьдесят лет дорога Семипалатинск–Змеиев–Барнаул немного

изменилась: появились и исчезли некоторые станции, незначительно изменилась протяженность маршрута. Так, фрагмент маршрута № 72 проходит через станции Змеиногорск-Саушкина (19,5), Курьинская (27,5), Калмыцкие мысы (35,5), Белогласово (33,75), Плотавская (22), Безголовова (26), Чистюньская (25), Калманская (32), Шадринская (23,5), Барнаул (24). Согласно этому «Почтовому дорожнику», протяженность дороги на участке Семипалатинск–Змеиногорск равна 201 версте, а Змеиногорск–Барнаул – 268,75 версты. Тогда общая длина Семипалатинск—Барнаул по версии «Дорожника» 1875 г. будет 469,75 версты (201+268,75).

Таким образом, общая протяженность маршрута из Семипалатинска в Барнаул по дорожникам составила **462,5** версты (1829) или **469,75** (1875).

Барнаул – Кузнецк

Точное знание протяженности пути на следующем участке позволяет уточнить дату возвращения в Барнаул из Кузнецка Достоевского во вторую поездку. Вновь обратившись к шестнадцатому тому издания «Россия. Полное географическое описание нашего отечества» (под редакцией П. П. Семенова-Тян-Шанского), можем обозначить станции Барнаульско-Кузнецкого тракта. Согласно этому источнику, почтовый тракт из Барнаула первоначально направлялся на север, но от станции **Кислуха** поворачивал на юг на станцию **Белоярскую**, затем на северо-восток (не доходя до станции Голубово) к станции **Копылово**, а далее к станции **Сорокино**, за которой тракт пересекал реку Чумыш (приток Оби). Затем дорога следует до станции **Хмелевская**, где тракт выходит из Барнаульского округа и попадает в Кузнецкий, пересекая Салаирский кряж. Следующая станция – **Бачата**, затем станция **Карагайлы**, далее дорога принимает южное направление и, следуя ему до станции **Бангур**, соединяется с Кузнецко-Бийским трактом [Россия. Полное географическое описание..., 1907, т. 16, с. 484-488]. Эту информацию дублирует и коллективная монография «Дороги Алтая: от первых верст до наших дней», в которой кратко описаны промежуточные станции интересующего нас маршрута: «из Барнаула тракт шел на Кузнецк (Кислуха – Белоярск – Голубцово – Копылово – Сорокино (на левом берегу Чумыша) – Яновское – Моношкино – Хмелевское – Салаирский пер. – Гавриловский сереброплавильный завод – Гурьевск – Бачата – Карагайлы – Бангур (соединяясь с Бийско-Кузнецким трактом)» [Дунец, 2017, с. 20]. Однако издание «Россия. Полное географическое описание нашего отечества» описывает состояние дорог конца XIX — начала XX века. Если мы обратимся к картам первой трети XIX века, то увидим, что дороги Барнаул—Кузнецк через Салаирский кряж вообще не существовало (см., напр., *Генеральную карту Томской губернии. 1825 г.*).



Генеральная карта Томской губернии. 1825 г.
<https://www.wdl.org/ru/item/14102/view/1/1/>

Сравнение разных топографических карт позволяет говорить о существовании другой, более короткой, дороги, связывающей Барнаул и Кузнецк¹ и проходившей через станции Белоярская – Жилино – Косиха – Кытманово – Лосишенский станец – Тогул – Завод Томский.

В «Почтовом дорожнике» 1829 г. указана только одна-единственная дорога из Барнаула в Кузнецк. По маршрутам Томск–Кузнецк № 2796 и

¹ Нашу точку зрения по этому вопросу разделяет сотрудник Музея-заповедника «Кузнецкая крепость» А. В. Чекалин. Он пишет: «Открываем карту Томской губернии в Атласе Российской империи А. Ильина на 1871 год. Действительно, такая дорога (на карте в одну тонкую линию), от Барнаула через Салаир, Гурьевск и выйдя на Томско-Кузнецкий тракт далее на Кузнецк, существует. Однако здесь же указан и прямой Барнаульско-Кузнецкий почтовый тракт (на карте в две параллельные линии) через Косиху, Тогул и село Томское (Томский завод). Данный путь значительно короче «крюка» через Салаир, который, как утверждает Эдуард Робертович (Вистерман. – Е. С.) является единственно-возможной дорогой Достоевского. Посмотрим более ранние карты. На Генеральной карте Томской губернии 1825 года, дороги от Барнаула на Салаир нет вообще, но Барнаульско-Кузнецкий тракт показан со всеми почтовыми станциями и расстояниями между ними. Далее смотрим топографическую карту Алтайского горного округа 1864 года. На ней обозначены обе дороги. Но если прямая дорога Барнаул-Кузнецк обозначена как полноценный почтовый тракт, то дорога через Салаир – как технологическая горнозаводская дорога, которая в большей степени служила для производственной связи Барнаула с Гурьевским и Гавриловским заводами, а также с Салаирским рудником» [Чекалин, 2020, с. 4].

Томск-Барнаул № 2791 можно определить все почтовые станции и их протяженность.

2790.		И всего расстояний зимовья		470 1/2	
ВЪ КУЗНЕЦКЪ.				428 1/2	
Прокляева. No. 15	75 1/2	2793.			
Гонбина..... —2791.	306	ВЪ СУЗУНСКОЙ			
Жилина..... —2799.	55	ЗАВОДЪ.			
Косиха.....	19	Прокляева. No. 15.	75 1/2		
Лосишиха.....	26	Г. Барнаулъ	322 1/2		
Беспалова.....	30	Пильныя.....	95		
Тогульское.....	39	Павловской заводъ	95		
Тогульское зимовье.....	19	Шелеболиха.....	95		
Томской заводъ.....	28	Мерзихино.....	95		
Березовка.....	24	Заводъ Сузунской.....	95		
Кузнецкъ.....	26				
	306		125		
И всего	645	И всего	519		
Каремна.....	27	ВЪ БАРНАУЛЪ.			
Волосовская.....	24 1/2	Прокляева. No. 15.	75 1/2		
Стрелица.....	16	Тумальская Ф.....	11	6	
Таскашанская.....	22	Повертеной Исаи-			
Кушуринская.....	15 1/2	лины Ф.....	29	6	
Содановск.....	22	Осиновка Ф.....	25	6	
Кумирская.....	16 1/2	Измальская Ф.....	17	6	
Козлукская.....	12 1/2	Васина Ф.....	16	6	
Устьюганская.....	9 1/2	Агафонка.....	19	6	
Кыраушская.....	19 1/2	Кавенск.....			
Горская.....	14	Иванск, Мостовая	15 1/2	6	
Ничковъ.....	18	яковъ Ф.....	26	6	
Орловъ.....	19	Доготавка Ф.....	26	6	
		Медвѣдская Ф.....	54	8	
		Гониминно зимовье	18	8	
		Алксимовъ Ф.....	25	8	
Г. Тываловскъ. No. 15.	75 1/2	Тальничковъ Ф.....	23	8	
И всего	352	Озерки Ф.....	22	8	
		Гонбина (2).....	22	10	
2790.		Г. Барнаулъ.....	16	14	
Отъ Тюмени въ Якуто-			332 1/2		
ровскъ.		И всего	396		

Фрагмент страниц издания «Почтовый дорожник» (1829, с. 345, 344)

Так, чтобы в 1829 г. попасть из столицы горного дела на Алтае в г. Кузнецк, нужно было проехать станции Гонбина (16 верст, см. маршрут 2791), Жилина (55), Косиха (19), Лосишиха (26), Беспалова (30), Тогульское (39), Тогульское зимовье (19), Томский завод (28), Березовка (24), Кузнецк (26, маршрут 2796). Итого длина дорог – 282 версты. Эта же величина получается из суммы расстояний между станциями, указанными на *Генеральной карте Томской губернии 1825 г.* В случае возможности прямого пути на участке Барнаул-Жилина, маршрут был еще короче – 241 верста.

В «Почтовом дорожнике» 1875 г. также указана лишь одна дорога на Кузнецк.

мая дорога через Тогул равна 282–282,5 версты, то тогда более северная дорога через Салаирский кряж приблизительно будет протяженностью 310,2–310,75 версты.

Исходя из этих значений, общая протяженность маршрута «Семипалатинск–Змеиногорск–Барнаул–Кузнецк» равна **744,5** или **752,25** версты. В случае более северного пути (через Салаирский кряж) его длина составит 772,7 или 780,5 версты.

Сейчас невозможно реконструировать состояние дорожного покрытия обеих дорог в 1856–1857 гг., когда по ним передвигался Достоевский. Можно лишь предполагать, что дорога через Салаир, связывающая столицу горного дела на Алтае с Гурьевским и Гавриловским заводами и с Салаирским рудником, могла быть лучше по качеству, на станциях могли быть всегда свежие лошади в связи с производственной необходимостью, хотя необязательно. Так, «в 1842 году сообщалось, что углевозная дорога от Салаирского рудника в плохом состоянии, что нет возможности для провоза угля» [Дунец, 2017, с. 38], с 1840 г. остался невывезенный уголь, дорогу необходимо исправить, либо построить новую.

Достоевский ехал зимой, когда лед и снег сглаживали дефекты дороги, он спешил на встречу с любимой и поэтому мог воспользоваться более короткой почтовой дорогой.

Требуются дополнительные архивные поиски подорожных или дорожных книг, результаты которых позволили бы судить о данном вопросе со всей полнотой, опираясь на документы. В качестве косвенного доказательства дорожного «предпочтения» Достоевского, кроме «Почтовых дорожников» 1825 и 1875 гг., может служить эпистолярный автор, где он упоминает свои сибирские маршруты. В письме сестре В. М. Карепиной от 22 декабря 1856 г., рассказывая историю своей любви к Марье Дмитриевне, писатель уточняет причину разлуки с ней: «Наконец после долгих хлопот он (А. Исаев. – Е. С.) получил место в городе Кузнецке, в Томской губернии, от Семипалатинска **700** верст» (выделено мной. – Е. С.) (28-1; 260). В этот же день, описывая старшему брату предстоящие расходы в связи со свадьбой, Достоевский перечисляет: «Надобно сделать хоть какие-нибудь приготвления, нанять квартиру хоть в три комнаты, иметь хоть необходимейшую мебель. Надобно одеться, надобно и ей помочь. Надобно 100 вещей самых необходимых, но которые стоят денег. Надобно послать за ней закрытую повозку, которую повезут три лошади туда и сюда **1500** верст, – сочти прогоны. Надобно заплатить за свадьбу» (выделено мной. – Е. С.) (28-1; 258). Здесь протяженность пути дается еще более точно – около 750 верст.

Важно добавить, что для реконструкции исторически точного пути писателя важны мемуары А. И. Врангеля, которые описывают выбор при-

ятелями более короткой проселочной дороги на пути Семипалатинск–Локтевский завод, проходящей прямо от форпоста Шульбинского.

Исходя из приведенных документов и карт, более аргументированной видится гипотеза использования Достоевским короткой дороги в Кузнецк через Тогул и Завод Томский (750 верст). Сравнение топографических карт XIX века с эллипсоидом автора позволяет скорректировать точку зрения Э. Р. Вистермана, который настаивает на протяженности пути в 1 000 верст через Салаир, Гурьевск, Бачаты, Карагайлы, Киселевск, Калачево, Бунгур.

Теперь уточним датировку возвращения Достоевского из Кузнецка в Барнаул во вторую поездку. Вероятнее всего, Достоевский выехал из Барнаула 25 ноября не очень рано, ближе к обеду (24 ноября был бал, который мог завершиться после полуночи). Он ехал на свои деньги (точнее, деньги брата Михаила¹), поэтому легко мог нанять вольных ямщиков со свежими лошадьми, торопясь на встречу с возлюбленной.

Нехитрые арифметические расчеты при средней скорости 10-12 или 12-15 верст в час для курьерских лошадей позволяют приблизительно определить время Достоевского в дороге из Барнаула до Кузнецка. Расстояние – 282,5 версты или 305,1 км. Методика расчетов в данном случае проста: расстояние, разделенное на скорость, позволяет определить время в пути: $282,5:12=23,54$ часов или $282,5:15=18,8$ ч., т. е. продолжительность поездки составила чуть менее суток (точнее говоря от 18,8 до 23,54 ч.). Таким образом, время в дороге Барнаул–Кузнецк колеблется в указанном временном диапазоне.

Достоевский ехал зимой, а санный путь при опытном ямщике занимал меньшее время. Скорее всего, продолжительность поездки составляла сутки или чуть менее. Пять дней в Кузнецке необходимо отсчитывать от 26 ноября, тогда получается, что 1 декабря приходится на дорогу. Обед у семьи Гернгросс скорее всего был в воскресенье, 2 декабря 1856 г. А утром 3 декабря, т. е. через сутки, Достоевский, вероятно, выехал в сопровождении В. П. Демчинского в Змиев и прибыл туда ночью с 3 на 4 декабря: «В Змиев мы, в обратный путь, приехали ночью» (28-1; 252)². Соответственно мы можем уточнить данные «Летописи жизни и творче-

¹ Об этом он многократно упоминает в письме А.Е. Врангелю от 9 ноября 1856 г.: поездка «состоится на будущей неделе, если, как обещано, мне пришлют денег» (28-1; 240); «денег не было, я еще не поехал» (28-1; 242); Михаил «помогает мне из последних сил, а я куда трачу деньги!» (28-1; 243)».

² Выражаю благодарность сотруднику Литературно-мемориального музея Достоевского в г. Кузнецке Ирине Владимировне Минович, в обсуждении с которой рождалась идея о неверной датировке визита Достоевского в Барнаул в предыдущих исследованиях.

ства Достоевского», где не учитывается время в дороге [Летопись, 1993, Т. 1, с. 230].

Семипалатинск – с. Локоть

Необходимо упомянуть еще один маршрут, по которому Достоевский с Врангелем передвигались, посещая Локтевский сереброплавильный завод весной 1855 г. Этот завод в селе Локоть был расположен в 70 верстах к западу от Змеиногорска на крутом берегу реки Алей. Дорога пролегла по так называемому Алейско-Локтевскому гранитному массиву, представляющему собой невысокую возвышенность, довольно круто спускающуюся к югу и полого – к северу, заставляющую реку Алей резко уклониться на запад к Кулундинской степи, обогнуть себя под прямым углом, с тем чтобы дальше течь на север [Россия. Полное географическое описание..., 1907, т. 16, с. 504]. Если Врангель с Достоевским использовали почтовую дорогу, то путь в Локтевский завод был окружной: по маршруту «Семипалатинск–Змеиногорск–Локоть», протяженность которого равна 252,5 версты (182,5+70). При средней скорости движения 12-15 верст в час дорога такой протяженности могла занимать 17-21 час(ов). Однако существовала еще и прямая проселочная дорога от форпоста Шульбинского до Локтевского завода, которая была как минимум вдвое короче. По свидетельству А. Е. Врангеля, приятели пользовались именно ей: «Посетили мы с Ф. М. и так называемый Локтевский завод горного ведомства. Расположен он был верстах в 100 от Семипалатинска, на северо-восток, среди удивительно плодородной степи с речками, озерами и рощами» [Врангель, 1912, с. 55]. Мемуарист упоминает и о быстроте дорожного времени в приятной кампании: «Сотня верст расстояния в Сибири нипочем, их пролетишь в 5-6 часов времени без малейшего утомления» [Врангель, 1912, с. 55].

Перемену участи – производство в офицеры и выход в отставку – Ф. М. Достоевский получил хлопотами своих влиятельных друзей: генерал-адъютанта Э.И. Тотлебена, барона Врангеля, который действовал через принца Ольденбургского.

17 апреля 1857 г. Государем Александром II Достоевскому было возвращено потомственное дворянское достоинство. Благодаря рекомендации товарища юности по Инженерному училищу, генералу-адъютанту Э. И. Тотлебену, высочайшим приказом от 18 марта 1859 г. прапорщик Достоевский был уволен в отставку по болезни, с возведением в следующий офицерский чин – подпоручика.

19 мая 1858 г. командир 2-й бригады получил предписание начальника 24-й пехотной дивизии (из г. Тобольска) от 8 мая за № 2251: «Дежурный генерал главного штаба его императорского величества 27 марта за № 318 уведомил, что высочайшим приказом, в 18 день минувшего марта

состоявшимся, прапорщик Сибирского линейного № 7-го батальона, из политических преступников, Достоевский уволен за болезнь от службы с награждением следующим чином» [Достоевский в забытых..., 1993, с.112]. Это предписание сохранилось в архиве штаба и было введено в науку А. В. Скандиным [Достоевский в забытых..., 1993, с.112].

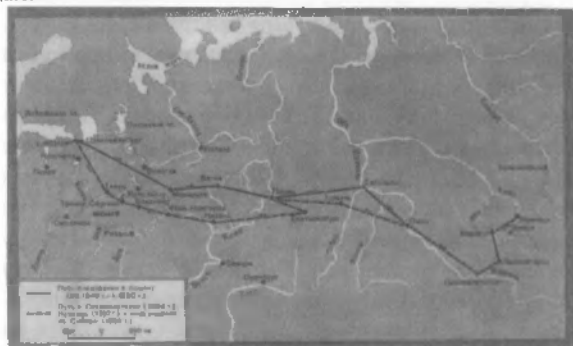
Важным видится и вопрос о секретном надзоре над писателем в связи с возвращением ему дворянского достоинства, производством в офицеры и переводом награжденною службу. Так, исследователь семипалатинского периода А. В. Скандин наивно полагал, что «о жизни Федора Михайловича от Пальшиных ни полиция, ни военное начальство никогда не спрашивались и никаких сведений не требовали [Достоевский в забытых..., 1993, с. 101]. Другой исследователь, Н. Яковлев, также находился в неведении, считая, что «о жизни Достоевского от Пальшиных полиция никаких сведений не отбирала» [Достоевский в забытых..., 1993, с.78]. Обе статьи написаны со слов П. Л. Пальшина, сына семипалатинского домовладельца Л. Пальшина, которому во времена Достоевского было 14-15 лет. Вполне возможно, что подросток не был осведомлен в таких деликатных обстоятельствах. Более достоверную, опирающуюся на архивные документы, точку зрения высказал ученый-краевед, православный священник Б. Г. Герасимов. Он утверждал, что неусыльный надзор за писателем был, но тщательно скрывался: «Когда Достоевский, находившийся под надзором полиции, получил офицерский чин, полицейская власть обратилась к губернатору с просьбой о разъяснении, следует ли продолжать надзор за Достоевским ввиду производства его в офицеры? Последовало разъяснение о продолжении наблюдения. Таким образом, офицерское звание не спасло Достоевского от надзора, который велся за ним по двум ведомствам: военному и гражданскому» [Достоевский в забытых..., 1993, с.127].

Документ об увольнении писателя в отставку предписывал продолжение секретного надзора над бывшим политическим преступником: генерал-майор свиты Его Величества Герштенцвейг наложил резолюцию «об учреждении за подпоручиком Достоевским секретного надзора по избранному им месту жительства в г. Твери и о воспреещении ему въезда в губернии С.-Петербургскую и Московскую, вместе с сим сообщено министру внутренних дел и управляющему III Отделением собственной его императорского величества канцелярии» [Достоевский в забытых..., 1993, с. 113, 143-144]¹. Б. Г. Герасимов особо подчеркивал, что «в этой офици-

¹ Этот документ имеет следующее продолжение: «Вследствие отзыва господина начальника штаба отдельного Сибирского корпуса, от 28 минувшего апреля, № 2586, имею честь уведомить ваше превосходительство для сведения. Подписано: начальник дивизии генерал-

альной бумаге говорится: "...по избранному им месту жительства в городе Твери...". В действительности же Достоевский в своем прошении об отставке изъявил желание жить в Москве, но ему указали (без всякого со стороны его желания) место жительства в Твери. 30 июля 1859 г. Достоевскому был выдан временный билет на проезд до г. Твери» [Достоевский в забытых..., 1993, с. 113] (см. также [Гроссман, 1935 с, с.731] [Федор Михайлович Достоевский в портретах..., 1972, с. 174].

Солдатская служба Достоевского продлилась до середины 1859 г. Писатель покинул Семипалатинск 2 июля 1859 г. и отправился с женою и приемным сыном в Тверь. Путь писателя с семьей при возвращении в европейскую часть России пролегал через следующие населенные пункты: Семипалатинск, Омск, Тюмень, Пермь, Екатеринбург, Казань, Нижний Новгород, Владимир, Сергиев Посад, Тверь¹. Здесь бывший политический преступник должен был жить. Однако Достоевский не оставляет надежд и обращается с просьбами о ходатайстве за его переезд в столицу к А. Е. Врангелю, Э. И. Тотлебену, начальнику III Отделения В. А. Долгорукому и даже самому императору. В середине декабря ему вручено наконец официальное сообщение о разрешении жить в Петербурге. Приблизительно 20 декабря 1859 г. писатель с семьей вернулся в Петербург [Летопись жизни., 1993, Т. 1, с. 280] и больше Сибирь он не посещал.



Маршрут следования Ф. М. Достоевского на каторгу и возвращения в Тверь после военной службы. 1850-1859 [Федор Михайлович Достоевский в портретах.... 1972, с. 177]

Документальных свидетельств о том, что Достоевский еще приезжал в Барнаул, не сохранилось, хотя в своем письме Врангелю он пишет, что «бывал после вас часто» (28-1; 337). П. Ф. Маркин обсуждает возмож-

лейтенант Домете и начальник дивизионного штаба, подполковник Бабков» [Достоевский в забытых..., 1993, с. 113].

¹ Дорожные впечатления см. в письме А.И. Гейбовичу от 23 октября 1859 (28-1; 361-363).

ность прощания Достоевского с Барнаулом по дороге в европейскую часть России. Полемизируя с Е. Батуриной, утверждавшей, что путь пролегал по маршруту «Семипалатинск – Змеиногорск – Барнаул – Омск и далее до Твери» («Алтайская правда», 1971, 9 окт.), он пишет, что в данном случае гипотеза выдается за очевидный факт [Маркин, 1985, с. 95-96]. Напомним, что Сибирь с европейской частью России была связана посредством двух дорог: Московско-Сибирского и Линейного трактов. Последний проходил южнее Московско-Сибирского и связывал Оренбург и Омск, затем пролегал по Иртышской линии через Семипалатинск, Усть-Бийск и Барнаул [История Сибири с древнейших..., 1968, Т. 2, с. 406]. Именно этот маршрут движения из Омска в Семипалатинск использовал П.П. Семенов-Тянь-Шанский (и описал его в книге «Путешествие в Тянь-Шань» [Семенов-Тянь-Шанский, 1946, с. 141-142]). П. Ф. Маркин считает, что трудно сказать, какой маршрут выбрал Достоевский на обратном пути. Во всяком случае, фактических свидетельств о том, что Достоевский в последний раз заезжал в Барнаул, у нас не имеется» [Маркин, 1985, с. 95-96]. На наш взгляд, предположение, что писатель избрал прямой путь из Семипалатинска в Омск по Иртышской линии, представляется более убедительным.

«Почтовый дорожник» 1829 г. содержит информацию только о протяженности прямого пути из Семипалатинска в Санкт-Петербург с промежуточными станциями Бологое, Рыбинск, Омск и указанием сочетания номеров дорог: 1, VI, 3, 14. Дорога в целом составляет 3902,25 версты [Почтовый дорожник, 1875, с. 125]. Поскольку писатель делал крюк Пермь-Екатеринбург, очевидно, что дорога была длиннее.

Семипалатинск, с.	1—Москва, XII—Н. Новгород и № 15—Самара, — 1200 ¹ вер.	XI—Оренбург, в № 11—Самара, — 1217 ² вер.
Семипалатинск, с.	1—Бологое XI—Рыбинск, № 2—Омск и № 14—Семипалатинск, — 2000 ³ вер.	XII—Н.Новгород, № 14—Москва, № 99—Пермь, № 3—Омск, и № 14—Семипалатинск, — 2411 вер.
	Возник и вопрос, в каком из прямых путей была быстрая дорога из Омска в Москву: — 4750 вер.	
Самара, с.	1—Москва, XII—Н. Новгород, № 11—Рыбинск, № 100—Владимирская и № 101—Смоленск, — 1220 вер.	XII—Нова-Волгодер, № 15—Сергиев, № 20—Калужинский и № 135—Одесск, — 124 вер.
Самара, с.	1—Москва, XII—Н. Новгород и № 15—Сергиев, — 1223 ⁴ вер.	XII—Нова-Волгодер и № 11—Сергиев, — 120 ⁵ вер.
Самарский уезд.	1—Москва и XII—Самарский уезд, — 1221 ⁶ вер.	XII—487 ⁷ вер.
Самарский уезд (Тетюшев).	1—Москва, XI—Там и № 10—Самарский, — 1247 ⁸ вер.	XV—Там и № 10—Самарский, — 125 ⁹ вер.

Почтовый дорожник...., 1875, с. 193

«Почтовые дорожники» также позволяют документально установить протяженность пути из Кузнецка в Москву – 3858 $\frac{1}{4}$ версты и из Кузнецка

в Санкт-Петербург – 4326,5 верст [Почтовый дорожник..., 1829, с. 92], хотя писатель и его знакомые не использовали этот маршрут.

Более в Сибирь физически писатель не возвращался, но в мыслях делал это многократно и систематически, о чем свидетельствуют многочисленные сибирские мотивы его зрелого творчества.

Любопытна и протяженность пути из Санкт-Петербурга в Старую Руссу – 270 ¼ верст [Почтовый дорожник..., 1829, с. 130]. Эта дорога будет особенно значима для писателя в последний период жизни.

Кронштадт, с. (Смоленск) ...	Кронштадт, с. (Псков)	В. 40 – Кронштадт, – 1200 ^{1/2} , вер. I – Рязань, с XVII – Кронштадт, – 1277 ^{1/2} , вер.	В. 40 – 1200 ^{1/2} , вер. I – Рязань, с XVII – Кронштадт, – 1277 ^{1/2} , вер.
		I – Белозеро, VI – Рязань, М 3 – Галичский, М 14 – Ярославль, М 145 – Ярославль, – 1250 ^{1/2} , вер.	XII – Москва-Вологодск, М 14 – Ярославль, М 20 – Петербург, М 8 – Галичский, М 145 – Ярославль, – 1250 ^{1/2} , вер.
		Почтовый и военный, а также другие почты, между Москвою, – 1442 ^{1/2} , вер.	

www.blacksearcher.ru

93

	Весь С.-Петербург	Весь Москов
	Начало подробных карт уртов и сел в верстах.	Начало подробных карт уртов и сел в верстах.
Кронштадт, с. ...	I – Белозеро, VI – Рязань, М 3 – Галичский, М 14 – Ярославль, М 145 – Ярославль, – 1250 ^{1/2} , вер.	XII – Москва-Вологодск, М 14 – Ярославль, М 20 – Петербург, М 8 – Галичский, М 145 – Ярославль, – 1250 ^{1/2} , вер.

Почтовый дорожник..., 1829 г. с. 92

	Начало подробных карт уртов и сел в верстах.	Начало подробных карт уртов и сел в верстах.
Старая-Русса, с. ...	I – Турулово, I (село) О Печорский, М 4 – Старая-Русса, – 870 ^{1/2} , вер.	I – Псковская, М 9 – Старая-Русса, – 140 ^{1/2} , вер.
Старая, с. ...	I – Осташковская, I (село) О Старая, – 607 ^{1/2} , вер.	I – Осташковская, I (село) О Старая, – 320 ^{1/2} , вер.
Старый-Калаш, с. ...	I – Москва, XV – Зарынье, М 64 – Вологодский, М 170 – Старый-Калаш, – 1548 ^{1/2} , вер.	XV – Каргополь, М 64 – Вологодский, М 170 – Старый-Калаш, – 144 ^{1/2} , вер.
Старый-Сел, с. ...	II – Псковская, М 45 – Смоленская, VIII – Рязань, М 11 – Старый-Сел, 297 ^{1/2} , вер.	XV – Псковская, М 11 – Старый-Сел, – 127 ^{1/2} , вер.
Старый-Сел, с. ...	II – Острогожская, М 94 – Старый-Сел, – 1800 ^{1/2} , вер.	XV – Псковская, М 11 – Старый-Сел, М 34 – Златоуст, М 43 – Старый-Сел, – 1108 ^{1/2} , вер.
Старый-Опелец, с. ...	I – Москва, XV – Курово, М 88 – Старый-Опелец, – 1400 ^{1/2} , вер.	XV – Курово, М 88 – Старый-Опелец, – 654 ^{1/2} , вер.
Старый, с. ...	II – Псковская, М 121 – Рязань, М 105 – Старый, М 197 – Старый, – 1200 ^{1/2} , вер.	XV – Москва-Вологодск, М 105 – Старый, М 197 – Старый, – 940 ^{1/2} и М 197 – Старый, – 1200 ^{1/2} , вер.

Почтовый дорожник..., 1829 г. с. 130

В результате анализа маршрутов Достоевского из Петербурга в Сибирь и обратно, его передвижений по Сибири в 1850-е гг., а также дорожных впечатлений писателя возможно реконструировать обстоятельства его сибирской жизни. Системное изучение почтовых дорожников и топографических карт, маршрутов, состояния дорог, мемуаров современников и переписки Достоевского дает возможность уточнить датиров-

ку его поездок в Барнаул и Кузнецк, а также ставит задачу исторически достоверной реконструкции сибирских маршрутов писателя.

1.4. Комическая повесть «Дядюшкин сон»: семиотика пространства сибирской провинции¹

По отношению к «сибирским повестям» В. И. Габдуллина выделяет три подхода:

1) как к произведениям переходного периода творчества писателя, в которых особенно наглядно проявились черты новой творческой манеры;

2) с точки зрения литературных влияний и традиции «провинциального текста» в русской и зарубежной литературе;

3) интерпретация этих произведений в контексте биографии писателя, чем традиционно занимаются литературоведы-краеведы [Габдуллина, 2016, с. 102].

При этом исследовательница считает второй и третий подходы конфликтными. На наш взгляд, это не так. Напротив, в последнее время особенно остро ощущается потребность в комплексной методологии, объединяющей биографический, структурно-семиотический и интертекстуальный анализ, и системном описании художественного мира писателя с пристальным вниманием к малейшим деталям. Это позволит приблизиться к авторскому замыслу и адекватно интерпретировать, раскрыть своеобразие творческой манеры и нарративной структуры текстов, понять своеобразие конкретного произведения и проследить эволюцию творчества.

К. А. Баршт подчеркивает, что «...следует признать, что на формирование сюжетов произведений Достоевского и описание внешности и характеров созданных им персонажей значительное влияние оказывали не только историко-литературные прецеденты, но и памятные встречи с людьми; практически каждая книга Достоевского хранит на себе отпечаток той или иной личной жизненной проблемы, решение которой он искал в период ее создания. В связи с этим продуктивным методом изучения творчества Достоевского считается аналитическое сравнение фрагментов произведений с описанными в мемуарах эпизодами из жизни писателя» [Баршт, 2015, с. 73].

В связи с сибирскими произведениями писателя обозначилась проблема локальной привязанности текста.

Традиционно в литературоведении господствует точка зрения, согласно которой «Дядюшкин сон» – произведение о жизни русской про-

¹ Материалы главы впервые опубликованы в монографии: Сафронова Е.Ю. Сибирский текст Ф.М. Достоевского. – Барнаул: Изд-во Алт. гос. ун-та, 2020. С. 29-66, 86-255. Текст исправлен и переработан.

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Муниципальное автономное учреждение культуры
«Литературно-мемориальный музей Ф. М. Достоевского» (г. Новокузнецк)
Кузбасский гуманитарно-педагогический институт
ФГБУ ВО «Кемеровский государственный университет»
Факультет филологии
Кафедра русского языка и литературы

200-летию Ф. М. Достоевского посвящается

ПУТЬ К ДОСТОЕВСКОМУ В РЕГИОНАЛЬНОМ СОЦИОКУЛЬТУРНОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Коллективная монография

Новокузнецк – Красноярск

2022

