

## **Геоинформационная поддержка сохранения культурного и природного наследия GIS support of cultural and natural heritage preservation**

УДК: 930.23+913.1/913.8

DOI: 10.35595/2414-9179-2025-3-31-501-522

**П. А. Корчагин<sup>1</sup>, Ю. В. Попова<sup>2</sup>, А. А. Ракшин<sup>3</sup>**

### **СТАРАЯ МОСКОВСКАЯ ДОРОГА: ГЕОГРАФИЯ С ИСТОРИЕЙ**

#### **АННОТАЦИЯ**

Комплексное историко-географическое исследование мест и обстоятельств прокладки Старой Московской дороги на отрезке Кай – Юкеево – Коса – Соликамск базировалось на картографических и письменных (мемуарных и справочных) исторических источниках. На их основе были определены координаты поворотных пунктов искомого пути, а также построены картографические материалы с использованием программного обеспечения ArcMap и Adobe Illustrator. Результатом исследования являются карты: «Путь Перыбогатыря и Старая Московская дорога», «Закономерности прокладки Старой Московской дороги» и три карты отдельных участков пути. Было определено первоначальное направление древнего водно-волокового пути от Кая до Соликамска, показанного Перой-богатырем «московскому торгашу» в 1550-е гг., включая его возможные варианты при переходе бассейна р. Косы. Были определены закономерности трансформации этого пути в сухопутную Старую Московскую дорогу, выражавшиеся в спрямлении трассы по водоразделам, обходе заболоченных пространств и строгановских владений. Были уточнены южные границы Страны гаинян, проходившие по водоразделу между бассейном р. Вурлам и бассейном рр. Вольвы и Кужвы. Удалось окончательно определить места первого употребления пельменей — остановочные пункты Казармы (ур. Избы) и Часовня (ур. Коврижка). Результаты настоящего исследования могут быть интересны не только академической общественности, но и могут быть использованы в историко-культурном туризме.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Старая Московская дорога, водно-волоковой путь, Пера-богатырь, пельмени, Страна гаинян, граница

<sup>1</sup> Институт гуманитарных исследований ПФИЦ УрО РАН, ул. Ленина, д. 13А, г. Пермь, Россия, 614000, *e-mail*: [pakorchagin@gmail.com](mailto:pakorchagin@gmail.com)

<sup>2</sup> Пермский государственный национальный исследовательский университет, ул. Букирева, д. 15, Пермь, Россия, 614068, *e-mail*: [popovajvld@yandex.ru](mailto:popovajvld@yandex.ru)

<sup>3</sup> АНО ЦТТИ «АРТ», ул. Советская, д. 39, Пермь, Россия, 614000, *e-mail*: [raksh@yandex.ru](mailto:raksh@yandex.ru)

**Pavel A. Korchagin<sup>1</sup>, Yulia V. Popova<sup>2</sup>, Alexandr A. Rakshin<sup>3</sup>**

## **THE OLD MOSCOW ROAD: GEOGRAPHY WITH HISTORY**

### **ABSTRACT**

A comprehensive historical and geographical study of the places and circumstances of the construction of the Old Moscow Road on the Kai – Yukseevo – Kosa – Solikamsk segment was based on cartographic and written (memoir and reference) historical sources. Based on them, the coordinates of the turning points of the desired path were determined and cartographic materials were built using the ArcMap and Adobe Illustrator software. The results of the study are maps: “The Path of Pera Bogatyr and the Old Moscow Road”, “Patterns of Laying the Old Moscow Road” and three maps of individual sections of the path. The initial direction of the ancient water-portage route from Kai to Solikamsk was determined, including its possible variants when crossing the basin of the Kosa River. The patterns of transformation of this route into the overland Old Moscow Road were determined, which were expressed in straightening the route along watersheds, bypassing wetlands and Stroganov possessions. The southern borders of the Land of the Gainians, which ran along the watershed between the Vurlam River Basin and the Volva and Kuzhva River basins, were clarified. It was possible to definitively determine the places of the first consumption of pelmeni — the stopping points of the Kazarma (ur. Izby) and the Chasovnia (ur. Kovrizhka). The results of this study may be of interest not only to the academic community, but can also be used in historical and cultural tourism.

**KEYWORDS:** Old Moscow road, waterway, Pera bogatyr, pelmeni, Land of the Gainians, border

### **ВВЕДЕНИЕ**

Старая Московская дорога, именуемая иногда в литературе Старым Сибирским трактом, Большой государевой дорогой в Сибирь, Кай-Соликаамским трактом и т. д., хорошо известна в исторической литературе. Однако, к сожалению, исследователи ограничивались лишь общими указаниями на ее роль в обеспечении колонизации Сибири или создавали краткие зарисовки, сделанные в целях развития историко-культурного туризма [Николаев, 2011, с. 73–88]. Никто до сих пор не предпринимал попыток реконструкции трассы этого исторического пути, хотя ее изучение всегда обещало много новой научной информации, которая может оказаться полезной и в исследованиях более широкого плана.

### **Источники**

Предпринятое исследование базировалось на трех типах исторических источников. Картографические источники включали разного рода карты — исторические и современные. Это, прежде всего, карта Перми Великой из «Книги Большому чертежу» [1950, с. 191], где впервые был отображен искомый путь. Также привлекались многочисленные дорожные карты: «Дорожная карта Российской Империи, всем почтовым, проселочным, проезжим дорогам способным для кратчайшего проезда всякому вообще, а паче нужным для провозу товаров торгующему купечеству и прочим промышленникам Россия 1809 года», «Дорожная карта Российской империи 1890» и др. Использовались и многочисленные карты Пермского наместничества и Пермской губернии — как отдельные, так и из состава

---

<sup>1</sup> Institute of Humanitarian Studies, Perm Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, 13A, Lenina str., Perm, 614000, Russia, *e-mail*: [pakorchagin@gmail.com](mailto:pakorchagin@gmail.com)

<sup>2</sup> Perm State National Research University, 15, Bukireva str., Perm, 614068, Russia, *e-mail*: [popovajvld@yandex.ru](mailto:popovajvld@yandex.ru)

<sup>3</sup> ANPO “Digital Technologies in Historical Research ‘ART’”, 39, Sovetskaya str., Perm, 614000, Russia, *e-mail*: [raksh@yandex.ru](mailto:raksh@yandex.ru)

специальных «Атласов...», Специальная карта Европейской России (Стрельбицкого 1865–1871 гг.) и др. Современные (XX–XXI в.) карты также вполне годятся в качестве исторических источников. Теперь все они доступны не только в фондах архивов и музеев, но и на специализированных интернет-ресурсах. Наиболее информативными оказались планы генерального межевания (ПГМ) и советские топографические карты Генерального штаба (ГШ).

Вторым видом привлекаемых источников стали описания искомой дороги очевидцами — либо проезжавшими по ней, либо проживающими на ней. Это, прежде всего, «Записки...» И. И. Лепехина [1822, с. 152–173] и мемуары XX в. [Из архива краеведа..., 2002, с. 3–4; *Гудовицков, Кривощеков*, 2006]. Есть и третий вид — разного рода справочная краеведческая литература, в основном издания XIX в., «Словари...» И. Я. Кривощекова и Н. К. Чупина [*Чупин*, 1887; *Кривощеков*, 1914].

Хотя исследователей интересовал прежде всего Юкеевский волок, было принято решение реконструировать всю трассу дороги, поскольку источники это позволяли и потому, что в «Книге Большому чертежу» (Дополнение Воскресенской редакции) Юкеевский волок указан как составная часть Старой Московской дороги: «Переехав Волгу против Юнги мимо устья реки Ветлуги дорога сухим путем до Царева-Санчурска, от Царева-Санчурска до Еранска, от Еранска до Котельнич, от Котельнича до Орлова, от Орлова до Хлынова, от Хлынова до Слободского, от Слободского до Всех Святых, от Всех Святых до Екатерининской пустыни, от пустыни до Георгия, от Георгия до Кайгородка, от Кайгородка до Юкеева, от Юкеева до Косы, от Косы до Уролки, от Уролки до Соли Камской» [Книга Большому чертежу, 1950, с. 191]. Кроме того, И. И. Лепехин оставил самое подробное описание отрезка дороги от Соликамска до Кая, которое позволило воссоздать его маршрут с максимальной точностью.

## МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

После сбора картографических и письменных источников их показания были соотнесены с современной картографической ситуацией, в ходе чего маршрут 1771 г. («дорога Лепехина») был представлен в виде перечня поворотных точек с географическими координатами, привязанными к характерным объектам в населенных пунктах, которые миновал академик. В иных случаях указывались координаты путевых объектов, важных при ориентировании на исторической трассе: мосты, броды, развилки дорог.

Табл. 1. Координаты поворотных точек реконструируемой Старой Московской дороги  
Table 1. Coordinates of the turning points of the reconstructed Old Moscow Road

ID	Пункт	Широта	Долгота
1	г. Соликамск, главная площадь	59,651004	56,767902
2	г. Соликамск, развилка ул. Всеобуча	59,66652	56,754542
3	г. Соликамск, лев. берег р. Кама	59,695473	56,610353
4	д. Григорова, причал, пр. берег р. Кама	59,701003	56,595586
5	ур. Соколово	59,731161	56,548968
6	ур. Дубровка	59,725042	56,507034
7	мост через р. Вильва	59,767493	56,470289
8	д. Вильва, ул. Заречная, 10А, Вильвенское уч. лесничество	59,768864	56,464411
9	ур. Юрино (д. Жуланова?)	59,764932	56,424021
10	ур. Свалово	59,759978	56,439607
11	брод р. Вильва	59,760792	56,422015
12	ур. Косогор	59,747445	56,359949

ID	Пункт	Широта	Долгота
13	д. Никино	59,714984	56,316654
14	выезд на хорошую дорогу	59,730792	56,270771
15	мост через р. Лысьва	59,761582	56,160135
16	д. Оськино (почти нежилая)	59,77061	56,026822
17	поворот на юг (налево) на грунтовку	59,765416	55,965912
18	ур. Сириновское, храм Спаса Всемилоостивого	59,765416	55,965912
19	д. Тимина	59,785015	55,870555
20	мост через р. Бачерка (Блиновка)	59,791976	55,85329
21	с. Уролка, православный храм	59,794724	55,789535
22	р. Уролка, мост?	59,799537	55,781561
23	развилка дорог	59,808035	55,702394
24	развилка дорог	59,807549	55,661643
25	ур. Косинское	59,802953	55,64903
26	ур. Бурёна, мост через р. Косьва	59,828275	55,60923
27	мост через р. Косьва	59,834933	55,591692
28	развилка дорог	59,849358	55,572815
29	переход через ручей	59,87257	55,554943
30	мост через р. Ульва	59,881788	55,560779
31	ур. Логиново на р. Дубровке	59,900224	55,540126
32	развилка дорог	59,919986	55,443847
33	д. Селище (нежил.?)	59,954452	55,214945
34	начало дамбы через болото	59,961945	55,192255
35	конец дамбы через болото	59,956193	55,108831
36	берег р. Коса, переправа?	59,951635	55,06787
37	с. Коса, Никольская церковь	59,945202	54,998811
38	мост через р. Шудья	59,923609	54,746221
39	мост через р. Кизис	59,900114	54,656056
40	с. Чазёво, часовня Параскевы Пятницы	59,885817	54,531921
41	д. Подъячево, часовня Флора и Лавра	59,886149	54,511177
42	с. Юксеево, храм Преображения Господня	59,8674	54,321786
43	д. Серва, мост через р. Лолог	59,892812	54,179763
44	развилка дорог у р. Лолог	59,885344	54,1535
45	развилка дорог	59,901852	54,07299
46	перекресток с хорошей дорогой	59,901695	54,03794
47	пересечение одного из истоков р. Березовка	59,911507	53,931397
48	1-й поворот на ур. Коврижка	59,910691	53,879499
49	ур. Коврижка	59,911986	53,879371
50	2-й поворот на ур. Коврижка	59,911275	53,874041
51	перекресток (слева примыкает лесная дорога)	59,894103	53,822536
52	ур. Избы (Казарма)	59,876921	53,73589
53	мост (?) через пр. приток р. Черной	59,87593	53,72941
54	мост (?) через р. Черную	59,885556	53,681902
55	грань, граница с Кировской обл.	59,886385	53,661003
56	переход через р. Вольва	59,904262	53,580322
57	пересечение с просекой	59,907275	53,571052
58	пересечение с просекой	59,913944	53,539037
59	перекресток просек	59,912352	53,499641
60	мост через р. Вольва	59,909728	53,487968
61	развилка дорог	59,874379	53,447971
62	развилка дорог	59,87985	53,422994
63	мост через р. Вольву	59,898236	53,323602
64	мост через р. Глубокую	59,910459	53,259143

ИД	Пункт	Широта	Долгота
65	пересечение с ж/д	59,914697	53,21758
66	мост через руч. у разъезда Талица	59,915106	53,210992
67	ур. Скачек	59,910524	53,142457
68	изба	59,936827	53,066368
69	мост через р. Кужва	59,936171	53,057892
70	р. Кама	59,959683	52,998733
72	с. Пуксиб	59,770363	55,007605
73	д. Бачманово	59,853003	54,635474

На основе таблицы были созданы карты: «Путь Перы-богатыря и Старая Московская дорога», «Закономерности прокладки Старой Московской дороги» и три карты отдельных участков пути. Картографические материалы создавались средствами программного обеспечения ArcMap 10.8, а также Adobe Illustrator на этапе постобработки макетов. В качестве исходных данных фигурировал первый выпуск глобальной цифровой модели рельефа с точностью в 30 м (GEDTM30)<sup>1</sup> в формате GeoTIFF от 24 февраля 2025 г. На основе модели была визуализирована шкала высот и построены области водосборов основных рек, фигурирующих в рассматриваемом водно-волоковом пути с помощью инструментов группы «Гидрология».

Границы административно-территориальных единиц различных уровней (субъектов Российской Федерации и муниципальных районов) были получены в формате шейп-файлов с ресурса Humanitarian Data Exchange (далее — HDE), позиционирующего себя в качестве открытой платформы обмена данными. Сам набор данных был представлен Global Database of Political Administrative Boundaries Database<sup>2</sup>. Еще один набор данных, распространяемый HDE и использованный в данном проекте, представляет датасет, содержащий информацию о населенных пунктах Российской Федерации в формате точечного шейп-файла. Набор был подготовлен агрегатором данных Who's On First<sup>3</sup>. Отдельные населенные пункты, районные центры, представление которых на картах имеет площадный (полигональный) формат, были оцифрованы по генеральным планам соответствующих территорий.

Слои, содержащие информацию о гидрографической и дорожной сетях, были получены с помощью открытого ресурса загрузки геопространственных данных Geofabrik<sup>4</sup>, предоставляющего доступ к файлам объектов некоммерческого веб-картографического сервиса OpenStreetMap<sup>5</sup>. Данные дополнялись путем оцифровки интересующих объектов с советских топографических карт 1990 г. м-ба 1:100 000, а в ряде случаев — с космических снимков Махаг формата подключаемой базовой карты непосредственно в ArcMap и глобального покрытия проекта Google Earth. В целях предотвращения чрезмерной перегруженности композиции картографического материала было принято решение о визуализации малой части путей сообщения, ограничивающейся автомобильными дорогами общего пользования регионального значения 57К-0073, 57К-0003 и 57К-0021.

<sup>1</sup> Y. Ho, T. Hengl. Global Ensemble Digital Terrain Model 30 m (GEDTM30). Электронный ресурс: <https://zenodo.org/records/14900181> (дата обращения 17.04.2025)

<sup>2</sup> GeoBoundaries база данных административных границ. Электронный ресурс: <https://www.geoboundaries.org> (дата обращения 06.04.2025)

<sup>3</sup> Who's On First: географическая база данных. Электронный ресурс: <https://whosonfirst.org> (дата обращения 06.04.2025)

<sup>4</sup> Geofabrik Download Service: сервис загрузки геоданных. Электронный ресурс: <https://download.geofabrik.de> (дата обращения 06.04.2025)

<sup>5</sup> OpenStreetMap: проект открытых карт. Электронный ресурс: <https://www.openstreetmap.org> (дата обращения 06.04.2025)

Пиктограммы для серии карт, посвященной Старой Московской дороге, были созданы с использованием Adobe Illustrator и ресурса Flaticon<sup>1</sup>, представляющего собой базу стоковых векторных значков. Координаты пунктов Старой Московской дороги и водноволокового пути изначально были представлены в табличном формате Excel, далее — импортированы в ArcMap и отображены в форме точечного слоя на основе событий XY (данных широты и долготы). Поскольку подавляющее большинство данных, использованных в проекте, распространяются в географической системе координат WGS 1984, было принято решение работать непосредственно в ней (система координат проекции — UTM Zone 40N).

## РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

### Путешествие И. И. Лепехина по Старой Московской дороге

«Записки...» И. И. Лепехина наиболее информативны. Рационально следовать им, снабдив текст источника некоторыми комментариями относительно изменений, которые произошли в позднейшие времена (рис. 1).

«Оставя город Соль Камскую (Соликамск), поворотили мы с большей нынешней дороги на *Кай* городок. Повсюду видны были не большие перелески, украшающие ровнины; места иловатые и удобные к хлебопашеству, но не такие тучные, како в Сибири. Чрез 19 верст приехали мы к реке Камы, которой быстрое течение и широта были для нас страховаты, потому что на малых судах должно было чрез нее переправиться. На самом берегу стояла деревня Григорова, приписанная к Пыскорскому заводу Его Сиятельства Графа Романа Ларионовича Воронцова...» [Лепехин, 1822, с. 152].

И. И. Лепехин двигался от Соборной площади Соликамска на север по современной ул. Революции, переходящей в ул. Всеобуча, повернул на запад и далее следовал по ул. Энергетиков вдоль ж/д путей между оз. Щучьим и Боровским затоном до берега Камы. Примерно из точки 59.696562, 56.611266 (примерно потому, что сейчас здесь подпор Камского вдхр., а Боровской затон был прежним камским руслом) И. Л. переправился на левый берег в «сельцо Григорьевское» (так на ПГМ). Общее расстояние сейчас составляет около 11,5 км, что существенно меньше, чем 19 верст...

«От деревни *Григоровой* леса стали становиться изобильнее, да и селения были не редки; в 4 верстах стояла деревня *Соколова* при реке *Спице*, от которой в двух верстах была деревня *Дубровка*; с сею смежно было село, *Вильва* прозванное по реке *Вильве* подле которой мы ехали верст с 7 у чрез деревню *Жюланы* и косогор до деревни *Никоновой*» [Лепехин, 1822, с. 153–154].

Деревень Соколова и Дубровка уже не существует, но их расположение восстанавливается по существующей р. Дубровке. На ПГМ д. Соколова показана на характерном изгибе р. Селища около впадения лог. Подболотного. Судя по современной карте, и р. Спица, и р. Селища — все это современная р. Дубровка.

На ПГМ с. Вильва не показана, поскольку находилась за пределами размежеванного участка; на современной карте до нее по современной дороге 6,5 км. От с. Вильвы вдоль правого берега р. Вильвы до совр. д. Никиной около 12 км; д. Жулановой не сохранилось (возможно, это д. *Свалово* (нежил.) или ур. *Юрино* с карты ГШ, у которого отмечен брод, по которому дорога переходила на правый берег Вильвы.

Хотя слово «косогор» в тексте И. Л. написано со строчной буквы и не выделено курсивом, все же очевидно, что это огрех публикации, поскольку на ГШ показана д. Косогор на пр. бер. р. Вильвы, чуть ниже устья р. Тычиш, через которую был мост и дорога на с. Никино.

<sup>1</sup> Flaticon: библиотека иконок и векторных изображений. Электронный ресурс: <https://www.flaticon.com> (дата обращения 20.04.2025)

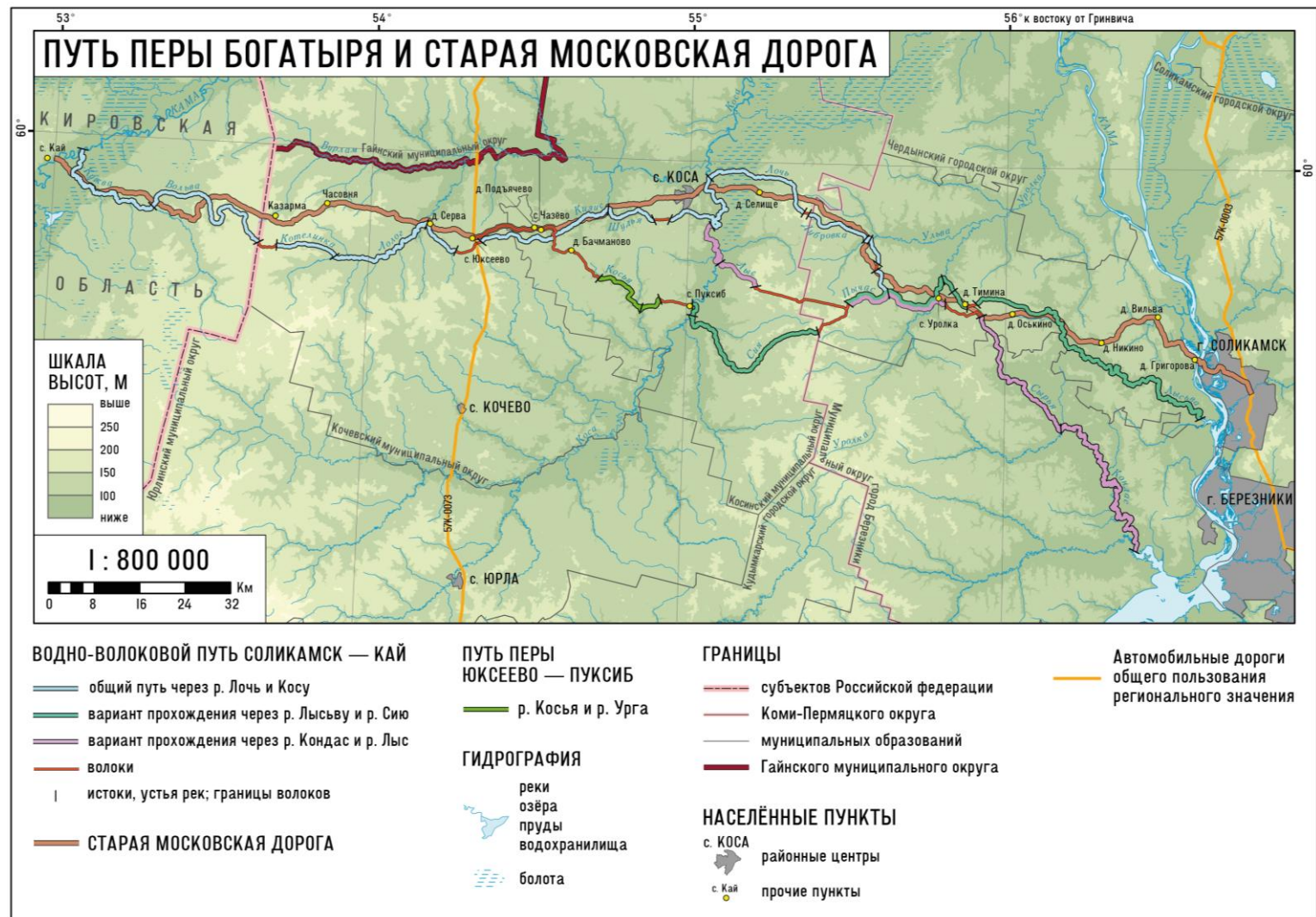


Рис. 1. Путь Перы-богатыря и Старая Московская дорога. Оригинал карты составлен в формате А4  
 Fig. 1. The path of Pera Bogatyr and the Old Moscow Road. The original map is in A4 format

«При сей деревне (*Никоновой* — прим. П. А. Корчагина) напал на нас ужасной с громом ливень, которой иловатые и болотные места разведши, усугубил затруднение в проезде к деревне *Осинкиной*, в 17 верстах отстоящей, и где мы принуждены были на десятиверстном мосте мучиться, переноса сляги с места на место, и делая созади новые проломы, чтобы замостишь подлежащее. Деревня *Сашкина* стояла при реке *Лысьве*. Все сии реки со впадающими в них речками соединяются с Камою...» [*Лепехин*, 1822, с. 154].

Между Никино и Оськино по современной дороге действительно около 18 км. И в самом деле на полпути между ур. Ближнее и слияния рр. Курныловка и Шарницкая имеется заболоченный участок, доставивший много хлопот И. Л. Правда, сейчас он много короче. От слияния Курныловки и Шарницкой дорога шла по водоразделу между Курныловкой и Лысьвой. Деревня Сашкина не сохранилась; возможно, она располагалась на месте незарастающего урочища в 300 м от р. Лысьвы.

«От Осинкиной не в дальности протекала речка *Лысьва*, имеющая свое начало в болотных лесах и соединяющаяся с Камою, от которой в 5-ти верстах было село *Сырьянское*, по речке *Сырье* названное, которая неподалеку от сего места в болотинах вершины свои имеет и соединяется с Камою. Не в дальном расстоянии от сего было село *Малая Уролка*, где нынешнее состояние крестьян пред прежним, когда они были подчинены Пыскорскому монастырю, гораздо отменно. В трех верстах текла речка *Бачерка*, соединяющаяся с *Уролкою*, при которой стояла деревушка *Теленина*. Она с начала хотя была нарочито многолюдна, однако дремучие леса и болотные места принудили жителей оставить свою отчизну и разбрестися по разным местам; от чего ныне весьма мало на сем месте осталось семейств» [*Лепехин*, 1822, с. 157–158].

От д. Оськино до бывшего с. Сырья, от которого остался лишь храм во имя Спаса Всемилоостивого, всего 5,6 км (сначала по новой, а с полпути — по старой дороге). От ур. Сырья «не в дальнем расстоянии» (около 9 км по проселочной дороге) стоит с. Уролка, от которого на запад, действительно, протекает р. Бачерка, в верховьях которой урочище быв. д. Тимина (возможно, И. Л. или его публикатор неверно прочитал рукопись). От него 5 км до Сырьи и 4 — до Уролки.

«В осьми верстах от *Телениной* была самая река *Уролка*, на которой построено село *Большая Уролка*. Река сия довольно рыбна, правой берег имеет нарочито возвышенной, а левой весьма отлогой, по чему весенние наводнения утучняют прилежащие паствы, коими село сие изобилует. От Уролки в 10 верстах текла речка *Пучес*, соединяющаяся с *Уролкою*, при которой стояла деревня *Косанская*; от сей в равном же расстоянии была деревня *Логин[с]кая*, и стояла при ключе; а в 20 верстном расстоянии находилась деревня *Селища*» [там же, с. 158].

Река, названная И. Л. Пучес, ныне известна как Пычас, деревни Косанская и Логинская на картах ГШ показаны как урочища Косинское и Логиново.

«Бедность жителей выгнала нас заблаговременно из деревни Селища, и принудила в пасмурное время и по обветшалым мостам верст с 11 тащиться до села *Косинского*, прозванного по реке *Косе*, над которою оно заведено» [там же, с. 163].

Дамба длиной около 5 км между Селищами и Косой через болото Ыджитнюр была проложена только в советскую эпоху, поэтому И. Л. обходил болота с севера — около 12 км.

«Июля 5 дня ничего нам отменного не встретилось, кроме великого затруднения. И хотя для такой беспокойной и шаткой езды имели мы все нужное для повозок в запас, однако и запасу нашего стало недовольно; почему мы принуждены сами плотничать и клинить, ибо у тутошнаго жителя и с фонарем колеса не сыщешь, но и сами они ездят верхом, тягости возят на дровнях или санях. Тащась верст с 15 между топами приехали на речку *Шудью* впадающую в *Кижцу*, от сей в 8 верстах текла речка *Кизас*, соединяющаяся

с речкою *Полок*; от сей в 7 верстах отстояла деревня *Чечова*, в которой строения 27 дворов. В одной версте от сей была деревня *Подьячая* в двух верстах текла речка *Яйва* соединяющаяся с *Кичисом*, от которой в 12 верстах был погост *Юксеев...*» [там же, с. 163].

Этот участок дороги в целом сохранился без изменений. Современная р. Кизис названа И. Л. Кижич, Кизас и Кичис, возможно он несколько запутался, поскольку не раз ее переезжал. Приток Кизиса, названный И. Л. Полок, теперь известен как Пушовня. Деревня Чечова — современное Чазёво.

«От села Юксеевского начинается волок, по селу *Юксеевским* прозываемой. Он из всех волоков нами проезжаемых был скучнее, по тому что чрез 90 верст простирается<sup>1</sup>; в 8 верстах от села была речка *Лолог*, впадающая в *Урлак*. Урлак соединяется с *Косою*, а Коса с *Камою*, как выше сказано. До сей речки имели мы великой конвой мужиков, которые для нашей переправы делали плот; по тому что они сами в малых лодочках переезжают, а лошадей переправляют в плавь; а такие гости на четырех колесах весьма у них бывают редки. Мутная и темная Лологская вода довольно означала великие болотины, реку сию окружающие. Но при перевозе, левой берег по течению представлял яр вышиною сажени в четыре, состоящий из глины красноватой; самые ручейки, ржавчиною наполненные, доказывали, что тут железной руде быть надобно. Переправясь чрез речку следовали ее течению по правому берегу, где весьма болотистые и топкие места нам предлежали...» [там же, с. 166–167].

И снова у И. Л. путаница. Если под Урлаком понимать Вурлам, то все равно ошибка не исчезает, поскольку р. Лолог впадает в р. Косу, а не в Каму. Кроме того, он перепутал берега Лолога, в реальности он переправлялся с правого на левый берег.

«Юксеевской волок сколько изобилен был болотными местами, столько же занимали пространства и пещаные боры, в которых бесплодность земли везде доказывал верезг (*Erica vulgaris*), около коего дикие пчелы собирали свои соты. Но пустота боров орошалась реками Березовкою и Урлаком, а особливо речка Волва извилистым своим течением орошала сухость места. Но сии речки не великие имели пади; напротив того река *Каджва*, в 5 верстах от Камы протекающая, бесплодным местам положила предел. От нее начали места утучняться, и чем ближе мы подъезжали к Каме, тем приятнее повсюду испрещрены были луга цветами. Река Кама во время весеннего вод разлития поделала в берегах и на окружающих оных полях впадины и каналы, которые жителям служат прибыточным и удобным рыболовством; ибо только стоит им выходы из сих каналов перебить колышками и запереть мережами, в который рыба по слитии с окольных полей воде в великом множестве попадает. Река Кама и в сем месте великую показывала широту и быстрину; и верстах в полутора на правом ее берегу построенный Кай городок обманчивым своим издали видом обещевал преодолевшим затруднительной путь покойной отдых» [там же, с. 171–173].

Описание И. И. Лепехиным Юксеевского волока весьма кратко, поскольку он практически не встречал здесь населенных пунктов и ориентировался с трудом. На самом деле «пустота боров» орошалась только пр. притоками Вурлама рр. Березовкой и Черной, на которой путники вынуждены устроить привал, не описанный И. Л. Река Каджва — современная р. Кужва, устье которой находится на Каме напротив с. Кай.

### Путь Перы-богатыря

В «Записках...» И. И. Лепехина содержится запись местного предания, которая позволяет определить причины и время возникновения Старой Московской дороги: «Между Пермьями хранилася старинная грамота, жалованная во время царствования

<sup>1</sup> Комментарий автора, 5: Хотя собственно волок происходит от слова волочить и значит место находящееся между двумя реками, чрез которые перетаскивают суда; но волоком зовут и те лесные и безжилые места, где на великое расстояние нет никакого жилья

Государя Царя Иоанна Васильевича, которая ныне истреблена, по тому что Пермьяки стоя за праотцовские свои дачи и часто ссылаяся в присутственных местах на свои древние грамоты, праведным судиям ею понаскучили. *Грамота сия дана была одному из Чюди, жившему на Каме верстах в 50 от того места, где ныне стоит село Гойна. Сей Чюденин, по их уверениям, был отменной силач, которой узнан был по случаю заблудившегося Руского торгаша, коему он указал дорогу, и снабдил всем нужным (здесь и далее жирный курсив мой — прим. П. А. Корчагина).* Торгаш, возвратясь в Москву, многим рассказал об отменной силе Чюденина, и слух дошел до самого Царя. Сказуемая отменная его сила возбудила любопытство Государево, и он призван был на Москву; где в награждение ему дана была грамота за Государевою рукою на известной земли округ, в котором бы он мог беспрепятственно промышлять. К сему прибавляют, что в знак Государевой милости даны ему были и шелковые сети. Сей батырек назывался *Перя...*» [Лепехин, 1822, с. 158–160].

Предание относится к событиям, имевшим место между 1552 и 1558 гг., когда произошло присоединение территории севера современного Коми-Пермяцкого округа (условно — Страны гаинян) к Московскому государству. Однако вряд ли в те времена существовала просека длиной около 250 км: для создания таковой у немногочисленного местного населения просто не было ресурсов, прежде всего человеческих. Стало быть, речь может идти только о том, что русскому купцу Пера показал известный ему водно-волоковой путь, который позднее, естественно, был спрямлен для удобства и скорости передвижения. Понятно, что И. И. Лепехин в конце XVIII в. путешествовал уже по спрямленному варианту дороги, поэтому представляется интересным восстановить изначальный вариант движения.

#### **Водно-волоковой путь**

Общие принципы выявления водно-волоковых путей изложены в специальных статьях [Корчагин, Черепанова, 2016, с. 308–311], поэтому ограничимся здесь только конкретными примерами. Для удобства проследим путь вслед за И. И. Лепехиным, а не за московским «торгашом».

На отрезке Соликамск (от Камы) – с. Сиринское направление водно-волокового пути (рис. 2) могло быть по р. Лысьве или по сливающимся рр. Сирья и Кондас.

**Лысьва, Лыс.** Данные гидронимы принадлежат к ряду *Луза, Лозьва, Лысьва, Ласьва*, которые коми-русские словари позволяют этимологизировать исходя из:

- «ЛОС сырая низина... ЛЫСВА роса ж. ЛЫСВАА росистый, -ая, -ое» [Безносилова и др., 2009, с. 497, 500].
- «ЛОС вв. вым. л. нв. скр. уд. — кочковатая сырая пожня, покрытая осокой и заросшая местами ольхой и ивой; лос ув скр. — сырое глухое место в пойме реки, поросшее кустами...» [Сравнительный словарь..., 1961, с. 202].
- В «Кратком этимологическом словаре коми языка» предлагается: «лос [лоск-] ‘сырая низина, сырой кочковатый луг’...» [Лыткин и др., 1970, с. 161].
- А. К. Матвеев не исключает, что Лозьва от мансийского «лус» — «небольшое травянистое озерко среди болота», «болотистый луг» [Матвеев, 2008, с. 158].

Итак, интересующие нас гидронимы имеют характерную семантику, восходящую к очень древним понятиям, означающим просто реку, поток, русло, ложбину или свойства стесненности, узости, иллюстрирующие условия навигации либо прямо указывающие на примыкание к ним, характерное для рек, включенных в водно-волоковые системы.

**Сирья.** У И. И. Лепехина видим несколько иное написание: «село Сыръянское, по речке Сырье», что заставляет нас относить этот гидроним к ряду *Сыра, Сырья, Вылис-Сурна и Улыс-Сурна, Сарабай, Большая Саранка, Серга, Серна, Сурья, Сюрел, Сюрол, Зерна*. Очевидно, стоит объяснять из коми: «зургыны — ‘ткнуться’, зурась — ‘стукнуться, столкнуться (с кем-, чем- л.)’, ‘натолкнуться (на кого-л.)’, зур — изобраз. межд. в роли

сказуемого ‘пырнул’...» [Лыткин и др., 1970, с. 107]. Правда, В. И. Лыткин и Е. С. Гуляев считают, что «сер IV (в топонимах) — ‘река’, Висер — ‘р. Вишера (приток Вычегды и Камы)’, Нывсер — ‘р. Нившера (приток р. Вишеры Вычегодской)’, Тымсер — ‘р. Тимшер (приток р. Вычегды около дер. Седьтин)’ и т. д. В подобных названиях компонент -сер (\*s’er, \*s’er) может означать ‘реку’» [там же, с. 251].

Причина, по которой сухопутная дорога не пошла вдоль р. Лысьвы или вдоль Сырьи и Кондаса, проста и явствует из жалованной грамоты царя Ивана Васильевича Григорию Строганову о финансовых, судебных и торговых льготах на пустые места по р. Каме от 4 апреля 1558 г.: «Се яз царь и великий князь Иван Васильевич всеа Русии пожаловал есми Григорья Аникиева сына Строганова, что мне бил челом а сказывал, что де в нашей вотчине ниже Великие Перми за восемьдесят за восемь верст, по Каме реке, *по правую сторону Камы реки, с усть Лысвы речки*, а по левую де сторону реки Камы против Пызноские курьи, по обе стороны по Каме до Чюсовы реки места пустые, леса черные, речки и озера дикие, острова и наволоки пустые, а всего де того пустого места сто сорок шесть верст... Также еси Григорья Аникиева сына Строганова пожаловал: коли наши послы поедут с Москвы в Сибирь, или из Сибири к Москве, или из Казани наши посланники пойдут в Пермь или из Перми в Казань, мимо тот его городок, и Григорью и его слобожаном нашим Сибирским послом и всяким нашим посланником, *в те его лготныя двадцать лет, подвод и проводников и корму не давати*, а хлеб и соль и всякий запас торговый людем в городе держати...» [Дополнения к актам..., 1846, с. 168–170].

Итак, северная граница строгановских земель на правом берегу Камы проходила как раз по р. Лысьве, а Кондас с притоком Сырья протекали в строгановских пределах. По этой причине казенную дорогу предпочли прокладывать в обход строгановских земель, чтобы не связываться с солепромышленниками, тем более что такое направление выводило непосредственно к Соликамску.

На отрезке Сиринское – Юксеево (рис. 3) можно наблюдать поэтапное изменение трассировки сухопутной дороги, связанное с поиском оптимального варианта движения.

Этимология крайних топонимов весьма прозрачна:

**«ЮКСЬОМ:** 1) деление с., 2) раздел м., 3) выделение, отделение с.

**ЮКСЬЫНЫ:** 1) делиться, 2) поделиться, 3) разделиться, выделиться, отделиться» [Безносикова и др., 2009, с. 667],

**«ПЕРЕКРЁСТОК** м. туйвеж; туй юксянін...» [там же, с. 200].

Юксеево, действительно, стоит и на середине Старой Московской дороги, и на перекрестке с современной дороги из Гайн на Кудымкар.

Село Сиринское (Сырьянское) стояло на водоразделе и было транзитно-транспортной развязкой, где происходила перевалка на р. Уролку и ее лев. приток Пычас.

### Вариант 1

#### Пычас.

**«ПЫЧАВНЫ** 1) побиться; выдавиться, раздавиться; мяться, 2) лопнуть от давления.

**ПЫЧИКТЫНЫ** выдавить; скovyрнуть.

**ПЫЧКЫНЫ** выдавливать, выдавить; выжать, выжимать; надавить.

**ПЫЧКЫСЬНЫ** 1) тужиться, напрягаться, 2) сочиться; выступать.

**ПЫЧОДАВНЫ** надавить; надавливать.

**ПЫЧОДНЫ** сдавить, придавить, задавить, раздавить; прижать пычьавны хлопать; чмокать, чавкать» [там же, с. 593].

Как видим, семантика сдавленности, характерная для названий рек, включенных в водно-волоковые системы, читается здесь явственно. Кстати, на водоразделе у Пычаса древний волок частично повторяется современной дорогой, выводящей в верховья р. Си.

**Сия.** В этом гидрониме проглядывает весьма интересная семантика узости: «СИ волос, волосок *м.* || волосяной, -ая, -ое; **вѡв бѡж си** конский волос; **си пож** волосяное сито...

**СІ 1)** волокно *с.*; **кудель сі** волокно кудели; **шаді сі** льняное волокно, 2) волосок *м.*; **вуж сіяс** корневые волосы.

**СІА** волокнистый, -ая, -ое» [там же, с. 606, 608–609].

Очевидно, с такой же семантикой имеем дело в случаях с р. Волосницей в составе Камско-Печорского волока и Волосницким каналом между Камой и Вяткой. Сия впадает в р. Косу как раз напротив с. Пуксиб, чуть выше по течению от которой — устье р. Косьи.

**Косья.** Названия рек *Коса, Косьва, Косья* А. К. Матвеев [2008, с. 139] предлагал этимологизировать как «сухая, обмелевшая», «порожистая» река. Косья верховьями выходит к д. Бачманово, а далее к р. Кизис и дд. Чазёво и Подьячево, упоминаемым И. И. Лепехиным как р. Кизас (Кижыц, Кичис) и д. Чечева. Далее путь выходил на с. Юксево.

Доказательством верности предположения о первичности этого варианта трассировки могут служить легенды коми об основателях сел и деревень Юксево, Чазёво, Бачманово и Пуксиб, лежащих как раз на этом пути [Королёва и др. 2016, с. 130–150].

#### Вариант 2

Возможно, в XVII в. был апробирован вариант спрямления дороги по длинному (около 20 км) волоку от истока р. Пычас до истока р. Лыс. Где-то здесь была организована переправа через р. Косу с выходом в устье р. Октыль.

**Октыль.** Этот гидроним принадлежит к топонимическому ряду *Ухта, Ухтым, Охта, Охтома, Вохта, Вохма, Вохтома, Укта, Уктым (Угдым), Окта, Октым, Вуктыл, Ыктыл* и др. О волоковой семантике подобных названий подробно писал А. П. Афанасьев [Афанасьев, 1979, с. 56–63]. Октыль выходит на южную окраину с. Коса, а через волок в р. Шудья и далее по р. Кизис можно было добраться до д. Чазёво.

#### Вариант 3

В общих чертах сухопутная дорога определилась уже в XVIII в., когда по ней проехал И. И. Лепехин. Первоначально она была известна как волок между р. Дубровкой (лев. приток р. Ульва) и р. Лочь, впадающей в р. Косу чуть ниже одноименного села. Однако этот путь в обход большого болота (буквально Ыджитнюр) показался слишком длинным, поэтому от упоминаемой И. И. Лепехиным д. Селище уже в XIX в. через болото была насыпана дамба, используемая до сих пор и выведившая на берег р. Косьвы напротив д. Кордон, что рядом с с. Коса.

На отрезке Юксево – Кай (рис. 4) водно-волоковой путь легко читается.

От Юксева (верховой р. Кизис) шел небольшой волок до истоков р. Сервы, далее по р. Лолог и ее лев. притоку р. Котелинке до волока в р. Вольву, прав. приток р. Кужвы, которая впадает в Каму напротив с. Кай.

**Кужва.** Семантика этого гидронима весьма прозрачна и характерна для водно-волоковой лексики: «**КУЖ** см. **кудель**; **шад** ~ **печкыны** прять льняную кудель».

**Закономерности и особенности трансформации водно-волокового пути (дороги Перы) в Старую Московскую дорогу**



Рис. 2. Старая Московская дорога. Участок I (Соликамск – Сириновское). Оригинал карты составлен в формате А4  
 Fig. 2. The Old Moscow Road. Part I (Solikamsk – Sirinskoye). The original map is in A4 format



Если бросить общий взгляд на весь район древнего пути, то становятся понятны общие объективные закономерности его становления и развития, особенно если наложить на карту границы речных бассейнов (рис. 5).

Путь Перы-богатыря, первоначально являвшийся водно-волоковым, проходившим по южной границе племенной территории гаинян, следовал извилистому течению местных рек, бывших до XVI в. единственными путями сообщения. В тех условиях это было удобно, потому что летом была возможность транспортировки достаточно объемных грузов водой, а зимой реки превращались в хотя и не прямые, зато очень ровные аналоги сухопутных дорог.

После вхождения территории севера будущего Коми-Пермяцкого округа в состав Московского государства и включения в его транзитно-транспортную сеть ситуация меняется. Для форсированного развития колонизируемого Прикамья (а затем и Сибири) потребовались много большие объемы товаров, которые нужно было перебрасывать на порядок быстрее. По этой причине в течение втор. пол. XVI–XVII вв. трасса пути Перы оптимизировалась, главным образом за счет сокращения его протяженности.

На отрезке Кай – Юксево фиксируется общее спрямление пути с выходом на водоразделы. «Дорога Лепехина» от Кая еще продолжает жаться к р. Кужве только потому, что окрестности ее сильно заболочены, но после выхода на песчаные почвы около ур. Талица следует уже прямее до моста через р. Вольва. От этой точки строители дороги предпочли дальше двигаться ближе к Кужве, хотя путь по Вольве короче. На такое удлинение маршрута они пошли из-за заболоченности вольвинской поймы, выбрав обходной, но зато сухой путь.

После преодоления брода через Вольву дорога кардинально спрямляется, следуя практически по водоразделу рр. Лолог и Вурлам, изредка пересекая верховья мелких водораздельных речек типа Черной и Березовой. Судя по всему, это было спланировано специально, поскольку на них были устроены остановочные пункты Казарма (ур. Избы) и Часовня (ур. Коврижка), где нужно было напоить коней и приготовить пищу для возниц. Дойдя до д. Серва в устье одноименной реки, дорога практически выходит на древний сухопутный волок, достигая с. Юксево.

Далее дорога ориентируется на течение р. Кизис, следуя до д. Чазёво. Здесь строители дороги столкнулись с трудным выбором пути поперек бассейна р. Коса. Очевидно, первоначальный вариант следования по водно-волоковому пути Косья – Сия – Пычас со временем их перестал устраивать, и они, испробовав вариант Шудья – Лыс – Пычас, окончательно выбрали вариант Лочь – Дубровка – Пычас. Этот маршрут (не самый короткий) показался строителям дороги оптимальным, хотя потом и пришлось насыпать дамбу через болото Ъджитнюр.

Далее дорога выходила на водораздел (волок) у с. Сириновское, отсюда строители дороги отказались следовать по водно-волоковым путям через рр. Сирью – Кондас и Лысьву, выбрав по географическим и финансовым причинам полностью сухопутный вариант движения, выводящий к Каме напротив Соликамска и обходивший строгановские владения. Интересно, что оптимизация дороги происходила даже в советское время. От с. Вильва стали ездить напрямую до с. Никино, оставив в стороне д. Косогор, около которой был неудобный брод через р. Вильву.

Итак, выбор трассы будущей Старой Московской дороги определялся, прежде всего, соображениями топографическими, подразумевавшими выход на водоразделы, спрямление пути, обход заболоченных пространств, где это было возможно. Свою роль сыграли и экономические факторы — дорога не могла миновать крупные центры, типа сел Юксево и Коса, но прокладывалась в обход частных вотчин.

**Южная граница Страны гаинян**



Рис. 4. Старая Московская дорога. Участок 3 (Юксеєвское – Кай). Оригинал карты составлен в формате А4  
 Fig. 4. The Old Moscow Road. Part 3 (Yukseevskoye – Kai). The original map is in A4 format



Рис. 5. Закономерности прокладки Старой Московской дороги. Оригинал карты составлен в формате А4  
 Fig. 5. Patterns of laying the Old Moscow Road. The original map is in A4 format

Исследования последних лет позволили отделить историю Перми Великой, располагавшейся в нижнем течении рр. Вишеры и Колвы, от истории севера Коми-Пермяцкого округа — территории, которая в «Повести об отце нашем Стефане Пермском...» описывалась как заселенная гаинянами (гайянами) [Корчагин, 2021, с. 232–247]. Границы расселения племенной группы гаинян (условно — Страны гаинян) в источнике не описаны, но поскольку Пера-богатырь принадлежал к ней (его родина — д. Верх-Лупья в Гайнском МО), то можно определить по крайней мере южную границу Страны гаинян.

Современная южная граница Гайнского м. о. Коми-Пермяцкого округа в интересующем нас районе определена по течению р. Вурлам, что, с одной стороны, удобно для точного топографического разграничения территорий, но с другой — нелогично с точки зрения древнего населения, которое осваивало местность целостными речными бассейнами. Таким образом, стоит уверенно полагать, что южная граница Страны гаинян, из которой как раз и происходил Пера-богатырь, ранее проходила по водоразделу между бассейном р. Вурлам и бассейном рр. Вольвы и Кужвы. Дорога, указанная Перой, прошла как раз по нему.

### Место пельменей

В 1887 г. Н. К. Чупин в своем «Географическом и статистическом словаре Пермской губернии» [с. 12] кратко описал Юксеевский волок: «Так называется протяжение старого большого Сибирского тракта (проходящего через Соликамск и Верхотурье) от с. Юксеевского Чердынского уезда до Кайгородка в Вятской губернии. Длина волока 90 верст **и на нем нет ни одного селения**».

И. Я. Кривошеков в «Словаре... Чердынского уезда» 1914 г. [с. 799] добавил: «**Это древний путь из Соликамска на Кайгород сохранился и поныне в участке между Юксеевым и Кайгородом. На половине между сказанными пунктами и поныне стоит в лесу древняя деревянная часовня, где, видимо, была ямская подстава для смены лошадей.** Официально «Государева дорога» существовала с (здесь опечатка, нужно до — прим. П. А. Корчагина) 1751 г., т. е. до закрытия Верхотурской таможни, по этому пути обязательно следовали через Соликамск и Верхотурье товары из Москвы в Сибирь и обратно, шли воинские припасы в Сибирь, государственная почта, происходил проезд начальных лиц и проч.».

На составленной И. Я. Кривошековым «Карте Пермской губернии» 1909 г. на правом берегу верхнего течения р. Березовки (пр. приток р. Вурлом бассейна р. Лолог) малым кружком отмечен пункт под названием Часовня. Ныне его не существует, но в этом месте карта Генштаба 1989 г. съемки указывает ур. Коврижка. На той же карте в 10 км западнее Часовни в верховьях р. Черной указан еще один пункт с характерным названием Казарма. В «Списке населенных мест Пермской губернии» [1905, с. 368–369] на 1904 г. в Юксеевской волости (как, впрочем, и в других волостях Чердынского уезда) населенных пунктов с названиями Часовня и Казарма не отмечено, что наглядно свидетельствует о том, что это не более чем оборудованные стоянки для отдыха или подмены лошадей. Сохранились и более поздние свидетельства об их существовании.

### Часовня

В письме омского пенсионера М. И. Поткина вятскому краеведу Е. Н. Осолокову от 5 февраля 1967 г. находим интересные детали о Юксеевском походе красных 1919 г.: «Многие из нас были обморожены, в том числе и я. Меня подобрали санитары. Вечером получили приказ об отступлении на Кай. Подвод нет, раненых везти даже не на чем. Не знаю, увезли ли всех раненых из Юксеево. Часть из них, наверное, осталась. Меня и еще одного раненого положили на розвальни, на которых было установлено еще траншейное

орудие. Нас часто в пути сбрасывало на поворотах; в какую сторону поворот, тот из нас и летит. Батарейцы ругались: надоело им нас подбирать. *Примерно на середине волока стояли какие-то лачужки, часовня и баня.* Нас затащили в баню, положили на полок и накормили горячей похлебкой. Отогрелись и поехали дальше до Кая, оттуда в Кирс, а затем в Екатеринино» [Из архива краеведа..., 2002, с. 4].

В советское время в ур. Коврижка было устроено спецпоселение «Коврижка». В справке о спецпоселке сказано: «Первые спецпереселенцы поступили в Кочёвский район, в котором было создано спецпоселение „Коврижка“, оставившее самую зловещую память о себе среди местного населения. Оно было создано уже на обжитом участке бывшей дореволюционной ямской станции по тракту Кайгород – Юксеево, двухэтажное здание которой в дальнейшем было использовано под школу для кулацких детей. Песчаные и болотистые почвы не позволяли заниматься земледелием» [Гудовицков и др., 2006, с. 24].

В рукописи «От Истердора до Кудымкара» М. А. Кривошекова, бывшего коменданта спецпоселения «Коврижка» (1929–1934), содержатся сведения о состоянии дороги: «Юксеевские мужики рассказывали мне, что волок длиной около 100–120 км. В дореволюционное время по волоку часто ездили царские чиновники и купцы. А однажды проезжал какой-то важный чиновник в летнее время и его везли в карете, приспособленной на сани, в которые были впряжены 12 лошадей. На половине пути по волоку имелась государственная станция, состоявшая из 2–3 домов и конюшен для лошадей. На станции останавливались на отдых, очевидно меняли лошадей и после отдыха продолжали путь. Во время Гражданской войны постройки на станции были сожжены и теперь осталось только одно название. Услышал я от мужиков еще один печальный рассказ о том, что зимой в начале 1919 г. со стороны г. Кая по волоку приходил отряд красноармейцев, очевидно с разведкой. Белогвардейцы-колчаковцы при помощи местных кулаков устроили засаду и перебили чуть-ли не весь отряд красноармейцев. С установлением Советской власти всякое движение до Кая прекратилось. Настилы из бревен по топким болотистым местам погнили и в летнее время проезд на лошадях был кое-где уже невозможен. По рассказам мужиков, по волоку в последние годы ездили только до Коврижки, где находились 2 небольших барака для лесозаготовителей, в 30 км от с. Юксеево. Кроме того, местные жители ездили в ту сторону за ягодами (клюквой, брусникой, черникой и т. п.), на охоту за оленями, глухарями и другой лесной дичью» [там же, с. 42].

### **Казарма**

На созданной в начале 2000-х гг. карте ФГУП «ГОСГИСЦЕНТР» м-ба 1:25 000 в верховьях р. Черной обнаружена интереснейшая подпись «Тропа Кайская», относящаяся к отрезку пути длиной около 2 км, что параллелен современной лесовозной дороге в километре к югу от нее. На карте ГГЦ 1990 г. в м-бе 1:100 000 в непосредственной близости отмечено ур. Избы, которое необходимо принимать за Казарму с карты Кривошекова.

Итак, поздние источники подтверждают существование в середине Юксеевского волока остановочных пунктов, сыгравших важную роль в обеспечении бесперебойной транспортировки «сибирских отпусков», сохранения жизни здоровья возниц и в кулинарной истории России. В статье одного из авторов настоящего текста «Пельмени: откуда уши растут» [Жорчагин, 2016, с. 78–90], сюжет о месте первого употребления пельменей раскрыт полнее, однако детальное изучение Юксеевского волока позволило установить точные координаты остановочных пунктов Часовня и Казарма, определенные первоначально приблизительно.

## **ВЫВОДЫ**

Комплексное историко-географическое исследование мест и обстоятельств прокладки Старой Московской дороги позволило прояснить несколько научных проблем, ранее на

основании иных источников не решаемых. Определено первоначальное направление древнего водно-волокового пути от Кая до Соликамска, включая его возможные варианты при переходе бассейна р. Косы. Определены закономерности трансформации этого пути в сухопутную Старую Московскую дорогу, выражавшиеся в спрямлении трассы по водоразделам, обходе заболоченных пространств и строгановских владений. Были уточнены южные границы Страны гаинян, проходившие по водоразделу между бассейном р. Вурлам и бассейном рр. Вольвы и Кужвы. Удалось окончательно определить места первого употребления пельменей — остановочные пункты Казармы (ур. Избы) и Часовня (ур. Коврижка). Результаты настоящего исследования могут быть интересны не только академической общественности, но и могут быть использованы в историко-культурном туризме.

## БЛАГОДАРНОСТИ

Исследование выполнено в рамках государственной темы «Этнокультурные процессы в центре Евразии: археология и этнография Урала».

## ACKNOWLEDGEMENTS

The research was carried out within the framework of the state theme “Ethnocultural Processes in the Center of Eurasia: Archeology and Ethnography of the Urals”.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

*Афанасьев А. П.* Исторические, географические и топонимические аспекты изучения древних водно-волоковых путей. Вопросы географии. Сб. 110: Топонимика на службе географии. М., 1979. С. 56–63.

*Безносикова Л. М., Забоева Н. К., Коснырева Р. И., Айбабина Е. А.* Русско-коми словарь, Коми — роч кывчукöр. Сыктывкар: Издательство «Титул», 2009. 439 с.

*Гудовщиков Г., Кривощёков А.* Места расселения и трудоустройства спецконтингента на территории Коми-Пермяцкого округа 1929–1954 гг. (карта-схема и описание). Кудымкар, 2006. 688 с.

Дополнения к актам историческим, собранные и изданные археографической комиссией. Т. 1. СПб.: Типография II Отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1846. 435 с.

Из архива краеведа. Прикамская новь, 2002. С. 3–4.

Карта Пермской губернии. Составлена и дополнена, по новейшим сведениям, членом Уральского Общества Любителей естествознания Ив. Як. Кривошековым. Пермь, 1909.

Книга Большому чертежу. М.–Л.: Издательство АН СССР, 1950. 229 с.

*Королёва С., Четина Е.* Юкся, Пукся, Бора, Мока и другие «чудские родители». Арт, 2016. № 3. С. 130–150.

*Корчагин П. А.* Пельмени: откуда уши растут. Вестник Пермского научного центра, 2016. № 4. С. 78–90.

*Корчагин П. А.* Пропащие грамоты или вотчинное землевладение в Верхнем Прикамье XV–XVII вв. Система землевладения и социальные категории населения Волго-Уралья и Западной Сибири XVI–XIX вв. Вып. 1. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2021. С. 232–247.

*Корчагин П. А., Черепанова Е. С.* Древняя водно-волоковая система Пермского Прикамья. Археологическое наследие Урала: от первых открытий к фундаментальному научному знанию (XX Уральское археологическое совещание). Материалы Всероссийской научной конференции с международным участием, 25–29 октября, 2016 г. Ижевск, 2016. С. 308–311.

*Кривошеков И. Я.* Словарь географическо-статистический Чердынского уезда Пермской губернии: с приложением карты бассейна р. Камы и иллюстрациями. Пермь: Чердынское уездное земство, 1914. 819 с.

*Лепехин И. И.* Полное собрание ученых путешествий по России, издаваемое Императорскою Академиею Наук, по предложению ее президента. Т. 5: Окончание Записок путешествия академика Лепехина: С примечаниями, изъяснениями, и дополнениями. СПб.: При Императорской Академии наук, 1822. 492 с.

*Лыткин В. И., Гуляев Е. С.* Краткий этимологический словарь коми языка: в 2 ч. М.: Наука, 1970. 355 с.

*Матвеев А. К.* Географические названия Урала. Топонимический словарь. Екатеринбург: ИД «Сократ», 2008. 352 с.

*Николаев Ю. К.* Большая государева дорога в Сибирь на участке от Кай-городка до Соликамска через села Юксеево и Коса. География и туризм. Сборник научных трудов. Вып. 10. Пермь, 2011. С. 73–88.

Список населенных мест Пермской губернии: 1904 года. Пермь: Пермское губернское земство, 1905. 526 с.

Сравнительный словарь коми-зырянских диалектов: Около 25 000 слов. Коми филиал Академии наук СССР. Сыктывкар: Коми книжное издательство, 1961. 490 с.

*Чупин Н. К.* Географический и статистический словарь Пермской губернии. Пермь: Типография пермской губернской земской управы, 1887.

## REFERENCES

Additions to Historical Acts, Collected and Published by the Archeographic Commission. V. 1. St. Petersburg: The Printing House Of the Second Department of Its Own E. I. V. Chancellery, 1846. 435 p. (in Russian).

*Afanasyev A. P.* Historical, Geographical and Toponymic Aspects of the Study of Ancient Waterways. Questions of Geography. Collection 110: Toponymy in the Service of Geography. Moscow, 1979. P. 56–63 (in Russian).

*Beznosikova L. Jr., Zaboeva N. K., Kosnyreva R. I., Aibabina E. A.* Russian-Komi dictionary, Komi-Russian Dictionary. Syktyvkar: Titul Publishing House, 2009. 439 p. (in Russian).

The Book of the Big Drawing. Moscow–Leningrad: Publishing House of the Academy of Sciences of the USSR, 1950. 229 p. (in Russian).

*Chupin N. K.* Geographical and Statistical Dictionary of the Perm Province. Perm: Printing House of the Perm Provincial Zemstvo Council, 1887 (in Russian).

Comparative Dictionary of Komi-Zyryan Dialects: About 25 000 Words. Komi Branch of the Academy of Sciences of the USSR. Syktyvkar: Komi Publishing House, 1961. 490 p. (in Russian).

From the Archive of Local History. Prikamskaya Nov', 2002. P. 3–4 (in Russian).

*Gudovshchikov G., Krivoshchekov A.* Places of Settlement and Labor Use of the Special Agent in the Territory of the Permian Komi District 1929–1954 (Schematic Map and Description). Kudymkar, 2006. 688 p. (in Russian).

*Korchagin P. A.* Pelmeni: Where do the Ears Grow From. Bulletin of the Perm Scientific Center, 2016. No. 4. P. 78–90 (in Russian).

*Korchagin P. A.* Missing Charters or Patrimonial Land Ownership in the Upper Kama Region of the XV–XVII Centuries. The System of Land Ownership and Social Categories of the Population of the Volga-Urals and Western Siberia of the XVI–XIX Centuries. Iss. 1. Kazan: Sh. Marjani

Institute of History of the Academy of Sciences of the Republic of Tatarstan, 2021. P. 232–247 (in Russian).

*Korchagin P. A., Cherepanova E. S.* The Ancient Waterway System of the Permian Kama Region. Archaeological Heritage of the Urals: From the First Discoveries to Fundamental Scientific Knowledge (XX Ural Archaeological Meeting). Proceedings of the All-Russian Scientific Conference with International Participation, October 25–29, 2016. Izhevsk, 2016. P. 308–311 (in Russian).

*Koroleva S., Chetina E.* Yuksia, Puksia, Bora, Moka and other “Chud’ Parents”. Art, 2016. No. 3. P. 130–150 (in Russian).

*Krivoshchekov I. Ya.* Geographical and Statistical Dictionary of the Cherdynsky District of the Perm Province: With an Appendix of a Map of the Kama River Basin and Illustrations. Perm: Cherdyn County Zemstvo, 1914. 819 p. (in Russian).

*Lepekhin I. I.* The Complete Collection of Scientific Travels in Russia, Published by the Imperial Academy of Sciences, at the Suggestion of its President. V. 5: The End of the Notes of Academician Lepekhin’s Travels: With Notes, Explanations, and Additions. St. Petersburg: At the Imperial Academy of Sciences, 1822. 492 p. (in Russian).

List of Populated Places in Perm Province: 1904. Perm: Perm Provincial Zemstvo, 1905. 526 p. (in Russian).

*Lytkin V. I., Gulyaev E. S.* A Short Etymological Dictionary of the Komi Language: In 2 parts. Moscow: Nauka, 1970. 355 p. (in Russian).

Map of the Perm Province. Compiled and supplemented, according to the latest information, by a member of the Ural Society of Natural Science Lovers, Ivan Ya. Krivoshchekov. Perm, 1909 (in Russian).

*Matveev A. K.* Geographical Names of the Urals. Toponymic Dictionary. Yekaterinburg: Publishing House “Socrates”, 2008. 352 p. (in Russian).

*Nikolaev Yu. K.* The Great Sovereign’s Road to Siberia on the Section from Kai-Gorodok to Solikamsk through the Villages of Yukseevo and Kosa. Geography and Tourism. Collection of scientific papers. Iss. 10. Perm, 2011. P. 73–88 (in Russian).