

DOI: 10.15393/j10.art.2020.4541

УДК 821.161.1+930.25

Е. Ю. Сафронова

*Алтайский государственный университет  
(Барнаул, Российская Федерация)*

esafr@mail.ru

## Сибирские маршруты Ф. М. Достоевского\*

**Аннотация.** В статье рассмотрены маршруты Ф. М. Достоевского из Петербурга в Сибирь и обратно, передвижения писателя по Сибири в 1850-е гг., дано описание состояния сибирских дорог того времени, выявлена их протяженность и указаны промежуточные станции. Это позволяет уточнить продолжительность, даты поездок писателя и другие детали его путешествий. Протяженность маршрутов выявляется с помощью «Почтовых дорожников Российской империи» 1829, 1852 и 1875 гг., топографических карт Томской губернии, справочной литературы, мемуаров современников и эпистолярия автора. Так, протяженность пути из Семипалатинска в Змеиногорск составляет 182,5 версты (Почтовый дорожник, 1829) или 201 верста (1875); Змеиногорск—Барнаул — 280 верст (1825) или 268,75 версты (1875). Исходя из этих значений, общая протяженность маршрута «Семипалатинск—Змеиногорск—Барнаул» равняется 462,5 версты (1825) или 469,75 версты (1875). Из Барнаула в Кузнецк вели две дороги: одна, северная, — через станции Кислуха—Белоярск—Голубцово—Копылово—Сорокино—Яновское—Моношкино—Хмелевское—Салаирский перевал—Гавриловский сереброплавильный завод—Гурьевск—Бачата—Карагайлы—Бангур; и вторая, южная, более прямая и короткая, — через Тогул и Томский завод. В «Почтовых дорожниках» присутствует только вторая. В статье высчитывается протяженность каждой дороги, аргументируется гипотеза о том, что маршрут Достоевского «Барнаул—Кузнецк» проходил через станции Гонбина, Жилина, Косиха, Лосишиха (Лосиха), Тогульское село, Тогульское Зимовье, Томский железный завод, Березовка и имел протяженность 282–282,5 версты. Косвенным доказательством следования писателем этой дорогой являются мемуары А. Е. Врангеля и переписка Достоевского. Так, в письмах В. М. Карепиной и старшему брату (оба от 22 декабря 1856 г.) он упоминает о 700–750 верстах расстояния от Семипалатинска до Кузнецка. Сравнение топографических карт XIX в. с эпистолярием автора позволяет скорректировать точку зрения Э. Р. Вистермана, который настаивал на протяженности пути «Семипалатинск—Кузнецк» в 1000 верст через Салаир, Гурьевск, Бачаты, Карагайлы, Киселевск, Калачево, Бунгур. Сибирский период биографии Достоевского нуждается в дальнейшем исследовании его деталей и обстоятельств с опорой на архивные источники.

**Ключевые слова:** биография, Ф. М. Достоевский, М. Д. Исаева, А. Е. Врангель, дороги XIX в., Семипалатинск, Барнаул, Кузнецк, маршрут

**Об авторе:** Сафронова Елена Юрьевна — кандидат филологических наук, доцент кафедры общей и прикладной филологии, литературы и русского языка, Алтайский государственный университет (пр. Ленина, 61, г. Барнаул, Российская Федерация, 656049)

**Дата поступления:** 31.01.2020

**Дата публикации:** 31.03.2020

**Для цитирования:** Сафронова Е. Ю. Сибирские маршруты Ф. М. Достоевского // Неизвестный Достоевский. — 2020. — № 1. — С. 13–41. DOI: 10.15393/j10.art.2020.4541

Сибирский период жизни Достоевского остается наименее исследованной страницей биографии писателя. Многие даты и обстоятельства пребывания автора в Сибири неизвестны во всей полноте и достоверности. Некоторые события приобрели мифологический ореол, тиражируются

в искаженном виде, не соответствующем их фактической стороне. Особенно это касается передвижений Достоевского: дороги, сроки, протяженность маршрутов. Существующие научные источники обходят стороной этот не вполне проясненный вопрос; публикации, в которых эта тема затрагивается, относятся к ненаучным жанрам: романа-биографии, повести, документальной беллетристики, краеведческой эссеистики и др., оставаясь слабыми в методологическом плане. Поэтому возникает задача исторически верной реконструкции маршрутов следования Достоевского, обстоятельств и дорожных впечатлений, основанных на документально подтвержденных фактах, архивных источниках, мемуарных свидетельствах, письмах автора и современников.

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: 9], [История Сибири с древнейших...: 406]. В середине XVIII в. путь тракта стал южнее. Он проходил от Тюмени через Ялуторовск, Ишим, Тюкалинск, Омск, Томск, Ачинск и Красноярск до Иркутска и далее без изменений [Дунец: 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...: 406].

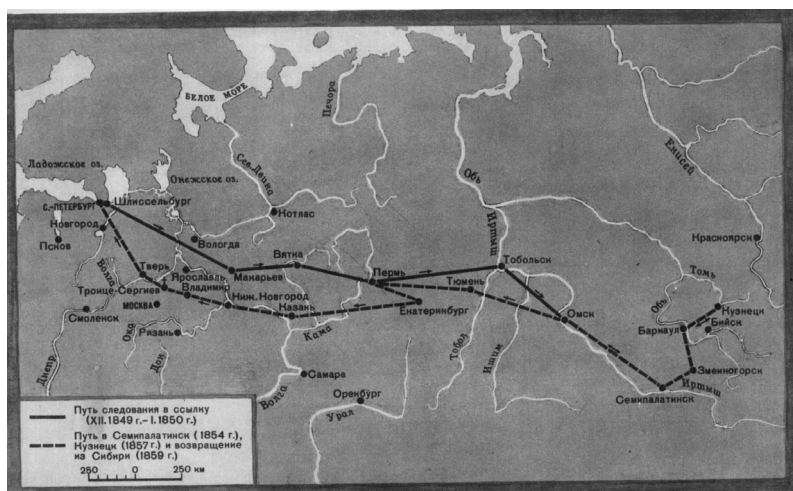
На Московско-Сибирский тракт выходили многочисленные региональные дороги.

### Путь на каторгу

По конфирмации Николая I все петрашевцы должны были быть доставлены в Тобольский тюремный замок, а затем отправлены по разным местам

заклучения. 24 декабря 1849 г., попрощавшись с братом Михаилом и А. П. Милуковым, закованный в кандалы Достоевский отправился в «путешествие в Сибирь на казенный счет». Маршрут проходил через губернии Петербургскую, Новгородскую, Тверскую, Ярославскую, Костромскую, Вологодскую, Вятскую, Пермскую, Тобольскую, Акмолинскую [Почтовый дорожник, 1875: 33–36], [Почтовый дорожник, 1852: 14–15, 130]. Свои дорожные впечатления Достоевский описал в первом после каторги письме старшему брату от 30 января — 22 февраля 1854 г.:

«...нас посадили в открытые сани, каждого особо, с жандармом, и на 4-х санях, фельдъегерь впереди, мы отправились из Петербурга. У меня было тяжело на сердце и как-то смутно, неопределенно от многих разнообразных ощущений. Сердце жило какой-то суетой и потому ныло и тосковало глухо. Но свежий воздух оживлял меня, и так как обыкновенно перед каждым новым шагом в жизни чувствуешь какую-то живость и бодрость, то я в сущности был очень спокоен и пристально глядел на Петербург, проезжая мимо празднично освещенных домов и прощаясь с каждым домом в особенности» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 167].



Илл. 1. Маршрут следования Ф. М. Достоевского на каторгу и возвращения в Тверь после военной службы. 1850–1859 [Федор Михайлович Достоевский в портретах...: 177]

Fig. 1. F. M. Dostoevsky's Route to the Place of Penal Servitude and Return to Tver After Military Service. 1850–1859

В Петербургской и Новгородской губерниях почтовые станции (станки) были расположены часто — начиная с Ярославской губернии расстояния стали удлиняться (Макарьев, Вятка). Достоевский вспоминал:

«Нас везли на Ярославль, и потому к утру, после трех или 4-х станций, мы остановились чем свет в Шлиссельбурге в трактире. Мы налегли на чай, как будто целую неделю не ели. После 8-ми месяцев заключения мы так проголодались на 60 верстах зимней езды, что любо вспомнить. <...> Нас везли пустырем, по Петербургской, Новгородской, Ярославской и т. д. Городишки редкие, не важные» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 167–168].

Ближе к Уралу перегоны увеличились:

«Мы мерзли ужасно. Одеты мы были тепло, но просидеть, напри<ер>, часов 10, не выходя из кибитки, и сделать 5, 6 станков было почти невыносимо. Я промерзал до сердца и едва мог отогреться потом в теплых комнатах. Но, чудно: дорога поправила меня совершенно. В Пермской губернии мы выдержали одну ночь в сорок градусов. Этого тебе не рекомендую. Довольно неприятно» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 168].

Особенно тягостным впечатлением Достоевского была приуроченность вынужденной поездки к праздникам: выезд из Санкт-Петербурга в рождественский сочельник по григорианскому календарю (24 декабря 1849 г.), «путешествие» в острог в Новый год, когда традиционно семьи собираются вместе:

«Другой день был праздничный, ямщики садились к нам в армяках серо-немецкого сукна с алыми кушаками, на улицах деревень ни души»; «Но мы выехали в праздничную пору, и потому везде было что есть и пить»; «По всей дороге на нас выбегали смотреть целыми деревнями» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 168].

Апофеозом страдания, рубежным событием поездки в Сибирь Достоевский считал момент пересечения символической границы между Европой и Азией:

«Грустная была минута переезда через Урал. Лошади и кибитки завязли в сугробах. Была метель. Мы вышли из повозок, это было ночью, и стоя ожидали, покамест вытащат повозки. Кругом снег, метель; граница Европы, впереди Сибирь и таинственная судьба в ней, назади всё прошедшее — грустно было, и меня прошибли слезы» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 168].

За долгую дорогу поручик Прокопьев стал просто Кузьмой Прокофьевичем:

«Все мы приглядывались и пробовали нашего фельдъегеря. Оказалось, что это был славный старик, добрый и человеколюбивый до нас, как только можно представить, человек бывалый, бывший во всей Европе с депешами. Дорогой он нам сделал много добра. Его зовут Кузьма Прокофьевич

Прокофьев. Между прочим, он нас пересадил в закрытые сани, что нам было очень полезно, потому что морозы были ужасные» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 167–168].

О поручике Достоевский вспоминал с теплом и благодарностью:

«... на станциях брали с нас втридорога. Один Кузьма Прокофьич взял чуть ли не половину наших расходов на свой счет, взял насильно, и, таким образом, мы заплатили только по 15 руб. сереб<ром> каждый за трату в дороге» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 168–169].

В. Н. Захаров настаивает на неверной расшифровке зачеркнутого в этом письме текста в академическом собрании сочинений: «Одинъ Кузьма Прокофьичъ, взявъ чуть-ли не половину нашихъ расходовъ на свой счетъ, взявъ насильно, и такимъ образомъ, [добровольно лишился выгодъ отъ д] /мы/ заплатили только по 15 руб. сереб. каждый за трату въ дорогѣ» (ОР РГБ. Ф. 93.1.6.13. Л. 16–16 об.; в тридцатитомном Полном собрании сочинений Достоевского последнее предложение прочитано неверно: «...мы [добровольно оплачивая вклад от] заплатили». — Достоевский Ф. М. Полн. собр. соч.: в 30 т. Л.: Наука, 1985. Т. 28. Кн. 1. С. 168)» [Захаров, 2015: 52].

«В Тобольский тюремный замок поезд из трех кибиток прибыл на пятнадцатый день пути, 9 января» [Сараскина: 248], в понедельник. «Следующим днем 10 января Тобольский приказ о ссыльных послал дежурному генералу главного штаба Его Императорского Величества господину генерал-адъютанту Игнатьеву донесение за № 35 о том, что фельдъегерь поручик Прокофьев доставил 9 января следующих в каторжную работу в крепостях Сергея Дурова и Федора Достоевского и на заводах Ивана Ястржембского...» [Захаров, 2012: 67]; рапорты о прибытии Прокофьева и арестантов опубликованы (см.: [Гроссман: 704]). Обратим внимание, что в письме Достоевского указана неверная дата: «11-го января мы приехали в Тобольск...» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 169], связанная с ошибкой памяти и субъективным восприятием долгого пути в Сибирь.

В Тобольском тюремном замке Достоевский пробыл 12 дней — с 9 по 20 января 1850 г.; происшедшие там события полно, с доскональной точностью освещены в публикациях В. Н. Захарова [Захаров, 2012; Захаров, 2015].

Поздним вечером 20 января, в пятницу, Достоевский и Дуров были отправлены в Омск — проводить и напутствовать их решились жены декабристов Н. Д. Фонвизина<sup>1</sup> и М. Д. Францева. Встреча произошла за Иртышом, в семи верстах от Тобольска, в тридцатиградусный мороз. Мария Дмитриевна Францева вспоминала позднее:

«Узнав о дне их отправления, мы с Натальей Дмитриевной выехали проводить их по дороге, ведущей в Омск, за Иртыш, верст за семь от Тобольска. Мороз стоял страшный. Отправившись в своих санях пораньше, чтоб не пропустить проезжающих узников, мы заранее вышли из экипажа и нарочно

с версту ушли вперед по дороге, чтоб не сделать кучера свидетелем нашего с ними прощания; тем более, что я должна была еще тайно дать жандарму письмо для передачи в Омске хорошему своему знакомому, подполковнику Ждан-Пушкину, в котором просила его принять участие в Достоевском и Дурове» (цит. по: [Громыко: 7]; см. также: [Ф. М. Достоевский в забытых и неизвестных...: 47–48], [Захаров, 2012: 80]).

С отправкой заключенных вышел курьезный случай. Сначала генерал-губернатор Западной Сибири П. Д. Горчаков отдал распоряжение о развозе петрашевцев по местам работ на почтовых лошадях, а потом забеспокоился о том, что, возможно, следовало их вернуть и отправить по этапу пешком, но было уже поздно [Громыко: 8], [Сараскина: 254]. Дорога в Омск заняла трое суток, и 23 января 1850 г. Достоевский и Дуров были доставлены в Омский каторжный острог.

По прошествии четырех лет «Ведомость о прибыли, убыли и наличном составе арестантов № 55 роты» от 23 января зафиксировывает окончание назначенного Достоевскому каторжного срока...» [Сараскина: 264]. Почти месяц до 22 февраля 1854 г. писатель жил в доме инженера К. И. Иванова. Далее «до Семипалатинска Достоевский должен был отправиться с этапной командой, испытывая все тяготы пешего пути. Но стараниями К. И. Иванова и с согласия А. Ф. де Граве (коменданта Омской крепости, полковника. — Е. С.) ему разрешено было присоединиться к большому обозу с веревками и канатами. Интендантство отправляло обоз на Колымский завод (недалеко от Змеиногорска). Путь предстоял далекий, сани были загружены не полностью, и найти место для Достоевского на одной из двадцати подвод было нетрудно» [Вайнерман: 184]. 2 марта 1854 г. Достоевский прибыл в Семипалатинск, был размещен в деревянной солдатской казарме и поставлен на довольствие рядовым.

Рассмотрим другие сибирские маршруты писателя.

В Колывано-Воскресенском горном ведомстве имелись следующие главные дороги:

1) Сибирский тракт между Каинском и Томском (от станца Тырышкинского через Колывань 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 Иртышскую линию в Омской области через города Семипалатинск, Усть-Каменогорск — 395 верст (421,5 км) [Дунец: 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 на расстоянии друг от друга в 50 саженей [Дунец: 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 пролегали через Барнаул, и дороги между уездными городами: Кузнецк—Бийск, Барнаул—Сузунский завод» [Дунец: 72].

Важную роль в Колывано-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: 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: 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 саженей.

Дороги, проходившие по Барнаульскому, Чарышскому и Кузнецким уездам, находились в ведении Чарышского надзирателя [Дунец: 64], под его руководством дороги обязаны были содержать и приводить в порядок жители близлежащих деревень. В XIX в. транспортного налога не существовало<sup>2</sup>, повинность извоза и ремонта дорог («обывательская гоньба») осуществлялась 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 значимые для Сибири транспортные магистрали при этом 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: 32]. Так, серебро из Барнаула в Санкт-Петербург отправлялось только с установлением зимнего пути и в три этапа: в ноябре — начале декабря, декабре и январе<sup>3</sup>. На каждой станции необходимо было содержать 35–50 лошадей, чтобы караваны нигде не задерживались.

Приведем еще несколько любопытных фактов о сибирских дорогах времени Достоевского. В 1834 г., по сведениям Томского губернского правления, на участке дороги «Барнаул—Кузнецк» нуждалось в полной замене 297 столбов [Дунец: 56]. Главный начальник Алтайских горных заводов в 1843 г.

сообщал, что Барнаульский и Московский тракты находятся в неудовлетворительном состоянии: дорога узкая, имеет огромное количество выбоин, можно ехать «не иначе как медленно», «нет возможности следовать в ряд парой лошадей»<sup>4</sup>. В документах Алтайского горного правления от 19 июля 1844 г. начальник Колывано-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»<sup>5</sup>, и предписывал навести порядок в ближайшее время. Однако через год в официальном документе он использует эмоционально окрашенную лексику: «...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»<sup>6</sup>.

К сожалению, спустя полвека в состоянии дорог ничего не изменилось в лучшую сторону. Так, французский предприниматель Клод Оланьон, изучавший состояние экономики обширных территорий Сибири с целью дальнейшего коммерческого освоения, в книге «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: 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, поскольку меньшее количество было запрещено использовать специальным положением Комитета министров от 17 июня 1824 г. [Почтовый дорожник, 1875: 15].

В зимние сани, согласно документу, также полагалось запрягать пару лошадей [Почтовый дорожник, 1875: 16] при наличии 2–3 пассажиров, а Достоевский путешествовал или один, или с А. Е. Врангелем, или с В. П. Демчинским. В поездках с Марьей Дмитриевной и пасынком (Кузнецк—Семипалатинск, Семипалатинск—Тверь) использовались 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: 26].



В случае скоростной езды, необходимой для курьера, скорость незначительно увеличивалась и составляла с учетом смены лошадей 12–15 верст в час [Почтовый дорожник, 1875: 28]. Отметим также, что превышение скорости могло иметь серьезные финансовые последствия. Если почтарь под влиянием «проезжающего» загонял лошадей, то последний был обязан заплатить 40 рублей 50 копеек за каждую палую или увечную лошадь [Почтовый дорожник, 1875: 27]. Однако в этом случае следовало доказать, что лошадь была здоровой на момент начала пути.

На территории Сибири существовала специальная порода лошадей, совмещающая 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 свое 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: 210–211].

Не случайно в верхней части герба Барнаула над дымящейся доменной печью, 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: 105] (см. *Илл. 2*). Все иностранные путешественники по Алтаю в качестве особенности отмечают этот факт.



*Илл. 2.* Герб Барнаула 1846 г.  
*Fig. 2.* The Coat of Arms of Barnaul (1846)

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: 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: 154].

Архивные документы позволяют установить и количество лошадей на станциях. Так, согласно «Правилам об обывательской подводной гоньбе в Сибири» в 1819 и 1822 гг. было разрешено содержать в готовности в губернском городе до четырех пар, в уездном — до трех пар, на Московско-Сибирском тракте — до трех пар, на прочих трактах — две пары лошадей, на проселочных трактах одну пару лошадей<sup>7</sup>. «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 четыре пары лошадей; на станциях Озерской, Тальменской, Боровлянской, Ганюшкином Зимовье — по четыре пары; Калманской, Шадринной, селе Белоярском и Сузунском заводах — по три пары; при селах Овчинниковом, Петровском, Лосихинском — по две пары лошадей<sup>8</sup>. После трехчасового отдыха лошади вновь могли быть использованы в гоньбе.

Кроме того, для поездок волостных и земских начальников было предписано иметь одну–две разъездные лошади. По тракту «Барнаул—Томск», в селениях Беловское и Елтышевское таких приказано иметь по две пары [Дунец: 54].

Недостаточно ясным до сих пор остается вопрос о протяженности сибирских маршрутов Достоевского, о числе конкретных станций на пути следования, и возможной скорости передвижения. Зная эти детали дорожного опыта писателя, можно уточнить время, затраченное им на поездки.

### 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: 66].

Информацию А. Е. Врангеля можно уточнить в «Почтовом дорожнике» (1829). Протяженность пути из Змеиногорска в Семипалатинск — 182,5 версты [Почтовый дорожник, 1829: 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 одна верста равна 1,0668 км, то тогда скорость составляет 13,91 км/ч. Так, на основании расчетов и «Почтовых дорожников» можно подтвердить, большúю (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-Тян-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 Обь. 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... : 493]. Далее дорога идет к берегам Иртыша, а потом поворачивает на северо-запад в Семипалатинск, минуя станции **Старо-Алейское**, **Екатерининка**, **Шемонаиха** и др. [Россия. Полное географическое описание... : 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** версты [Почтовый дорожник, 1829: 346]. Протяженность пути из Барнаула в Змеиногорск высчитываем из масштаба карты Томской губернии (составитель Ю. М. Шокальский, см. *Илл. 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.

Сравнивая два «Почтовых дорожника» 1829 г. и 1875 г., можно заметить, что за пятьдесят лет дорога «Семипалатинск—Змиев—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), Платовская (22), Безголосова (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).



Илл. 3. Карта Томской губернии (см. в увеличенном масштабе: <http://www.prometheus.nsc.ru/elibrary/maps/1901tom.gif>)

Fig. 3. The Map of Tomsk Province (See the Magnified View: <http://www.prometheus.nsc.ru/elibrary/maps/1901tom.gif>)

### Барнаул—Кузнецк

Точное знание протяженности пути на следующем участке позволяет уточнить дату возвращения Достоевского из Кузнецка в Барнаул 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...: 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<евал> — Гавриловский сереброплавильный завод — Гурьевск — Бачата — Карагайлы — Бангур (соединяясь с Бийско-Кузнецким трактом)» [Дунец: 20]. Однако издание «Россия. Полное географическое описание нашего отечества» описывает состояние дорог конца XIX — начала XX в. Если мы обратимся к картам первой трети XIX в., то увидим, что дороги «Барнаул—Кузнецк» через Салаирский кряж вообще не существовало (см., напр., *Генеральную карту Томской губернии. 1825 г.* URL: <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 Кузнецк<sup>9</sup> 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 «Томск-Барнаул № 2791» можно определить все почтовые станции и их протяженность (см. *Илл. 4, 5*).

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 (см. *Илл. 6, 7*).

В этом документе интересующий нас маршрут нужно вычленять из дороги № 165, начав со станции Гонбина (29), а далее — Белоярская (27), Жилина (28), Косиха (19), Лосиха (26), Кытманово (33), Тогульское село (36), Тогульское Зимовье (19), Томский железный завод (28,5), Березовка (24), Кузнецк (26). Барнаул располагался между станциями Гонбина и Озерки. Расстояние между городом и станцией Гонбина нам известно ранее и равно 16 верст. Итак, получается, что протяженность маршрута между городами Барнаул и Кузнецк — **282,5** версты (266,5+16). Этот «Дорожник» содержит также справочную информацию: номера подобных маршрутов, название станций, количество верст между станциями, количество лошадей на станциях, а также указывает величину прогонной платы.

2796.			И шого льшомъ.		470 $\frac{1}{2}$
ВЪ КУЗНЕЦКЪ.			зимюю .		428 $\frac{1}{2}$
Проскакова. No. 15.	75 $\frac{1}{2}$		2798.		
Голбина.....—2791.	506 $\frac{1}{2}$		ВЪ СУЗУНСКОЙ		
Жилина.....—2792.	55	4	ЗАВОДЪ.		
Косиха.....	19	4	Проскакова.. No. 15.	75 $\frac{1}{2}$	
Лосишиха.....	26	4	Г. Барнаулъ ... —2791.	532 $\frac{1}{2}$	
Вазялова.....	50	4	Шахова.....	25	
Тогульское.....	56	4	Павловской заводъ..	25	
Тогульское зимовье.	19	4	Шелаболиха.....	25	
Томской заводъ.....	28	4	Меретино.....	25	
Березовна.....	24	4	Заводъ Сузунской.....	25	
Г. Кузнецкъ.....	26	4		125	
	208				
И шого .	645		И шого .	519	
2797.			2799.		
ВЪ НАРЫМЪ.			Отъ Барнаула въ Байскъ.		
льшомъ на лоджахъ, а			льшомъ:		
зимюю на лошадахъ.					
Карсина.....	27 $\frac{1}{2}$	2	ВЪ БАРНАУЛЬ.		
Колодосвалъ.....	24 $\frac{1}{2}$	4	Проскакова. No. 15.	75 $\frac{1}{2}$	
Стривина.....	16	2	Тутальска *	11	6
Тасканинская.....	22	2	Поперешной Иски-		
Купуринская.....	15 $\frac{1}{2}$	2	шимъ *.....	29	6
Солданинская.....	22	2	Осиновка *	25	6
Кумьрека.....	16 $\frac{1}{2}$	2	Изылицка *	17	6
Колкуйская.....	13 $\frac{1}{2}$	2	Васина *	16	6
Усылъгашская.....	9 $\frac{1}{2}$	2	Агафонова *	19	6
Карасутская.....	12 $\frac{1}{2}$	2	Каменска, Мостовая		
Горская.....	14	2	шожъ *	15 $\frac{1}{2}$	6
Ничкова.....	18	2	Легостаево *	26	6
Орлова.....	19	12	Медвѣдская *	54	8
	261 $\frac{1}{2}$		Ганюшкино зимовье*	18	8
Г. Тюкалиньскъ. No. 15.	75 $\frac{1}{2}$		Анисимова *	25	8
И шого .	557		Тальменское *	24	8
2799.			Озерки *	22	8
Отъ Тюмени въ Якут-			Голбина (†).....	29	10
ровскъ.			Г. Барнаулъ.....	16	14
				522 $\frac{1}{2}$	
			И шого .	596	

Илл. 4, 5. Фрагменты страницы издания «Почтовый дорожник» (1829, с. 345, 344)

Fig. 4, 5. Fragments of a Page from the “Postal Road Atlas” (“Pochtovyy dorozhnik”) (1829, p. 345, 344)

Сравнивая с «Дорожником» 1825 г. (282 версты), можно сделать вывод, что протяженность дороги в этом направлении практически не изменилась.

Поскольку в «Почтовых дорожниках» нет дороги «Барнаул—Кузнецк» через Салаирский кряж, документально подтвердить ее протяженность на сегодняшний момент не представляется возможным, — мы можем судить лишь примерно, исходя из масштаба карты Томской губернии. Если прямая 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.



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.) [Достоевский, 28; 260]. В этот же день, описывая старшему брату предстоящие расходы в связи со свадьбой, Достоевский перечисляет: «Надобно сделать хоть какие-нибудь приготовленья, нанять квартиру хоть в три комнаты, иметь хоть необходимой мебели. 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.) [Достоевский, 28; 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 приятелями 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 в. с эпистолярием автора позволяет скорректировать точку зрения Э. Р. Вистермана, который в ряде публикаций [Вистерман, Жогличев: 75], [Штраус] настаивает на протяженности пути в 1 000 верст через Салаир, Гурьевск, Бачаты, Карагайлы, Киселевск, Калачево, Бунгур.

Теперь уточним дату возвращения Достоевского из Кузнецка в Барнаул во вторую поездку. Вероятнее всего, он выехал из Барнаула 25 ноября 1856 г. не очень рано, ближе к обеду (24 ноября был бал, который мог завершиться после полуночи). Он ехал на свои деньги (точнее, деньги брата Михаила<sup>11</sup>), 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 Гернгроссов, скорее всего, был в воскресенье 2 декабря 1856 г. и очень запомнился Достоевскому. «Обедал у Гернгросса и был у него до вечера. Он обошелся со мной превосходно. За столом я сделал маленькую неловкость: сын их, мальчик лет 8, мне очень понравился; он ужасно похож на мать. Я это сказал. Она возразила, что нет сходства. Я начал подробно разбирать это сходство. Представьте же себе: этого мальчика, как я после узнал, они считают в семействе чуть не уродом! Хорош мой комплимент!» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 252], — признавался писатель другу А. Е. Врангелю в письме от 21 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-го на 4 декабря: «В Змиев мы, в обратный путь, приехали ночью» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 252]. Соответственно, мы можем уточнить данные «Летописи жизни и творчества Достоевского», где не учитывается время в дороге [Летопись: 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 Алея. Дорога пролегла по так называемому Алейско-Локтевскому гранитному массиву, заставляющему 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...: 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: 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: 55].

## Путь в европейскую часть России

Перемену участи — производство в офицеры и выход в отставку — Ф. М. Достоевский получил после хлопот своих влиятельных друзей: генерал-адъютанта Э. И. Тотлебена и 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, генерал-адъютанта Э. И. Тотлебена, 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 и неизвестных...: 112]. Это предписание сохранилось в архиве штаба и было введено в науку А. В. Скандиным [Достоевский в забытых и неизвестных...: 112].

Важным видится и вопрос о секретном надзоре над писателем в связи с возвращением ему дворянского достоинства, производством в офицеры и переводом на гражданскую службу. Так, исследователь семипалатинского периода А. В. Скандин наивно полагал, что «о жизни Федора Михайловича от Пальшиных ни полиция, ни военное начальство никогда не справлялись и никаких сведений не требовали» [Достоевский в забытых и неизвестных...: 101]. Другой исследователь, Н. Яковлев, также находился в неведении, считая, что «о жизни Достоевского от Пальшиных полиция никаких сведений не отбирала» [Достоевский в забытых и неизвестных...: 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 неусыпный 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 и неизвестных...: 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 воспрещении 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 и неизвестных...: 113, 143–144]<sup>12</sup>. Б. Г. Герасимов особо подчеркивал, что «в этой официальной 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 и неизвестных...: 113] (см. также [Гроссман: 731] [Федор Михайлович Достоевский в портретах...: 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, Тверь.

Свой путь, или, используя выражение автора, «странствие» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 361], он описал 23 октября 1859 г. своему другу Артему Ивановичу Гейбовичу, пехотному капитану, ротному командиру 7-го линейного батальона. Достоевский отмечает, что на участке пути «Семипалатинск—Омск» дорога была хорошей:

«Приехали наконец в Омск; погода была бесподобная и дорога прекрасная. В Омске я пробыл трое или четверо суток. Взяли из корпуса Пашу; был у старых знакомых и начальников, как-то: де Граве и проч.» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 361].

Рубежной вехой воспоминаний и маршрута писателя являлся Омск:

«Но вообще Омск мне ужасно не понравился и навел на меня грустные мысли, воспоминания. Когда выехали из Омска, тут-то я настоящим образом простился с Сибирью. Дорога пошла прескверная, но Тюмень — великолепный город — торговый, промышленный, многолюдный, удобный — всё что хотите. Мы там простояли (не помню зачем) дня два. В дороге, в первой половине путешествия, со мной было два припадка, и с тех пор забастовало» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 361].



*Илл. 8. Монумент «Маршрут следования Достоевского на каторгу и возвращение в Тверь после военной службы» (Литературно-мемориальный музей Ф. М. Достоевского города Семей (Казakhstan))  
Фото В. Н. Алекина*

*Fig. 8. Monument “The Route of Dostoevsky to the Place of Penal Servitude and Return to Tver After Military Service” (Literary and Memorial Museum of F. M. Dostoevsky, Semey, Kazakhstan).  
Photo by V. N. Alekin*

Большинство дорожных впечатлений Достоевского были положительными, они крепко запечатлелись в памяти, даже спустя три месяца после происшедшего он с легкостью делился ими с А. И. Гейбовичем:

«Погода стояла преблагодатная, почти всё время путешествия, тарантас не ломался (ни разу!), в лошадях задержки не было, но дороговизна, но цены на станциях — Боже упаси! Спросишь кусок чего-нибудь, спросишь цену — и глядишь ему потом в глаза даже со страхом: не сумасшедший ли это какой! Нигде на свете нет таких цен! Зато вознаграждала природа. Великолепные леса пермские и потом вятские совершенство. Но в Перми уже мало замечаешь пустырей по дорогам: всё запахано, всё обработано, всё ценится. Так, по крайней мере, мне показалось. В Екатеринбурге мы простояли сутки, и нас соблазнили: накупили мы разных изделий рублей на 40 — четок и 38 разных горных пород, запонок, пуговиц и проч. Купили для подарков и, нечего грешить, заплатили ужасно дешево, так что здесь чуть ли не вдвое стоит» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 361].

Достоевский был полон надежд и оптимизма, поэтому он любовался природой, покупал подарки родным, лояльно относился к высоким ценам на станциях. Особо приятным, радостным воспоминанием писателя стали дорожные впечатления, связанные с повторным посещением столба на

Урале, разграничивающего Европу и Азию. Если 9,5 лет назад это было тягостное, мучительное ночное впечатление, вызывающее слезы горя и страх перед неизвестным будущим, то теперь это праздник возвращения на «землю обетованную»:

«В один прекрасный вечер, часов в пять пополудни, скитаясь в отрогах Урала, среди лесу, мы набрали наконец на границу Европы и Азии. Превосходный поставлен столб, с надписями, и при нем в избе инвалид. Мы вышли из тарантаса, и я перекрестился, что привел наконец Господь увидеть обетованную землю. Затем вынулась Ваша плетеная фляжка, наполненная горькой померанцевой (завода Штритера), и мы выпили с инвалидом на прощание с Азией, выпил и Николаев, и ямщик (и уж как же вез потом). Поговорили и пошли гулять в лесу, собирать землянику. Набрали порядочно» [Достоевский, 28;: 361–362].

Семантика парадиза, заключенная в лексемах «перекрестился», «обетованная земля», «земляника», парадоксально сочетается с «правдой» бытия: инвалидом на службе, распитием горькой померанцевой водки в мужском кругу (Достоевский, Николаев, инвалид, ямщик) и нетрезвыми разговорами о жизни.

Непредвиденная остановка в пути произошла в Казани по причине нехватки денег и позднего получения корреспонденции старшим братом:

«В Казани мы засели. Осталось 120 руб. сер<ебром>, что очевидно было мало, чтоб доехать до Твери. Еще из Семипалатинска я писал брату, чтоб выслал мне 200 руб. в Казань, на почту, впредь до востребования. Мы решились ждать денег и стали в хорошем номере в гостинице. Дороговизна нестерпимая. Ждали 10 дней, стоило до 50 руб. <...> Но брат получил письмо непростительно поздно и наконец прислал 200 руб. Тотчас поехали. Приехали в Нижний, прямо в развал ярмарки; приехали ночью и часа два скитались по городу, останавливаясь у всех гостиниц; везде полно. Наконец-то сыскали что-то вроде конуры и тому были рады. На другой день съездили к Анненкову (тобольскому ссыльному; он в Нижнем теперь советником). Но он был в отпуске, а все семейство в деревне. Я тотчас же отправился смотреть ярмарку» [Достоевский, 28;: 362–363].

Достоевский хотел сочетать путешествие и встречи с близкими людьми: планировал встретиться с И. А. Анненковым в Нижнем Новгороде (но тот был в отпуске), с М. М. Хоментовским — во Владимире.

Большие финансовые траты писателя были связаны с формальным запретом въезда в столицы: нужно было обогнуть Москву и из Московской губернии попасть в Тверскую. Семантику путешествия по святым местам воспроизводит рассказ о Сергиевом Посаде:

«Всего ближе было ехать на Москву; но, во-первых, в Москву мне запрещено было въезжать формально. А во-вторых, приехать в Москву, увидеть сестер и не прожить в Москве недели было невозможно. Могли выйти хлопоты, я и решил, но не на Ярославль, как рассчитывал по маршруту в Семипалатинске, а на Сергиевскую лавру (60 верст от Москвы) и, прорезав Московскую губернию, въехать в Тверскую. Решился, да и закаялся. Большой дороги нет; ямщики вольные, и на 150 верстах содрали с меня втрое более, чем на казенных прогонах. Но зато Сергиев монастырь вознаградил нас вполне. 23 года я в нем не был. Что за архитектура, какие памятники, византийские залы, церкви! Ризница привела нас в изумление» [Достоевский, 28,: 362].

Бывший политический преступник должен был жить в Твери:

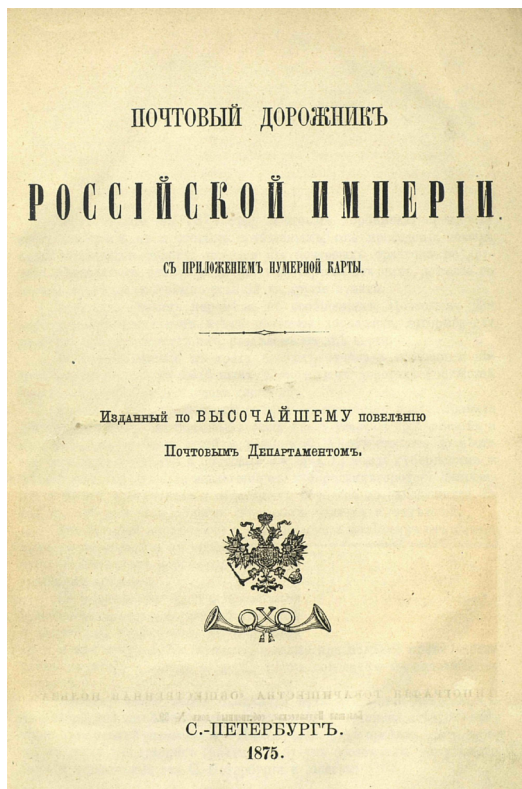
«Наконец, после долгих странствий, прибыли в Тверь, остановились в гостинице, цены непомерные. Надо нанять квартиру. <...> Наконец после нескольких дней искания отыскал квартиру не квартиру, номер не номер, три комнатки с мебелью за 11 рублей серебром в месяц» [Достоевский, 28,: 363].

Однако Достоевский не оставляет надежд и обращается с просьбами ходатайствовать о его переезде 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: 280], и больше Сибирь он не посещал.

Документальных свидетельств о том, что Достоевский еще приезжал в Барнаул, не сохранилось, хотя в своем письме Врангелю он пишет, что «бывал после вас часто» [Достоевский, 28,: 337]. П. Ф. Маркин обсуждает возможность 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: 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...: 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: 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: 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: I, VI, 3, 14. Дорога в целом составляет 3902,25 версты [Почтовый дорожник, 1875: 125]. Поскольку писатель делал крюк «Пермь-Екатеринбург», очевидно, что дорога была длиннее.

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



Илл. 9. Титульный лист издания «Почтовый дорожник» (1875)

Fig. 9. Title Page from the “Postal Road Atlas”

(“Pochtovyy dorozhnik”) (1875)

### Примечания

- \* Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Кемеровской области в рамках научного проекта № 20-412-420002 («Языковая личность в региональном социокультурном пространстве: режимы производства локального знания о жизни и творчестве Ф. М. Достоевского»).
- \*\* Автор выражает глубокую признательность за помощь в подготовке данной работы сотрудникам Литературно-мемориального музея Достоевского в г. Кузнецке Ирине Владимировне Мирович и Елене Дмитриевне Трухан.
- 1 Фонвизины вернулись домой в мае 1853 г. после двадцатипятилетней ссылки, и Наталья Дмитриевна, к сожалению, не застала в живых своих взрослых сыновей: обоих унесла чахотка [Сараскина: 270].
  - 2 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 повинности. Учитывая протяженность дорог и количество станций на Сибирском тракте, 30 крестьянам необходимо было содержать одну лошадь для гоньбы. См. подробнее об этом [Дунец: 38, 55–56].
  - 3 Несколько иная, отличная от официальной, информация содержится в корреспонденции 1850-х гг. Люси Шеррард Аткинсон (девичья фамилия — Финли), гражданской жены английского художника и путешественника Т. У. Аткинсона: «Шесть караванов с драгоценными металлами отбывают из Барнаула каждый год — четыре зимой на санях и два в течение лета» [Аткинсон: 16].
  - 4 Государственный архив Алтайского края (далее — ГААК). Ф. 2. Оп. 1. Д. 1714. Л. 717–734.
  - 5 ГААК. Ф. 32. Оп. 1. Д. 309. Л. 236.
  - 6 ГААК. Ф. 32. Оп. 1. Д. 309. Л. 234–235.
  - 7 ГААК. Ф. 2. Оп. 1. Д. 8061. Л. 399. Правила об обывательской подводной гоньбе.
  - 8 ГААК. Ф. 177. Оп. 1. Д. 267. Л. 534–535 об. Ведомость о почтовой и обывательской гоньбе на станциях по Барнаульскому округу.
  - 9 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: 4].



- <sup>10</sup> «В 1842 году сообщалось, что углевозная дорога от Салаирского рудника в плохом состоянии, что нет возможности для провоза угля» [Дунец: 38], с 1840 г. остался невывезенный уголь, дорогу необходимо исправить, либо построить новую.
- <sup>11</sup> 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» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 240]; «денег не было, я еще не поехал» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 242]; Михаил «помогает мне из последних сил, а я куда трачу деньги!» [Достоевский, 28<sub>1</sub>: 243].
- <sup>12</sup> 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-лейтенант Домете и начальник дивизионного штаба, подполковник Бабков» [Достоевский в забытых и неизвестных...: 113].

### Список литературы

1. Аткинсон Л. Воспоминания о Татарских степях: письма из Барнаула. 1848–1853 гг. — Барнаул: Алтайский дом литераторов, 2013. — 160 с.
2. Вайнерман В. С. «Поручаю себя Вашей доброй памяти...» (Ф. М. Достоевский и Сибирь). — 3 изд., испр. и доп. — Омск: Издательский дом «Наука», 2015. — 392 с.
3. Вистерман Э. Р., Жогличев С. А. Проект «Ф. М. Достоевский в Сибири — навстречу любви» // Алтайский текст в русской культуре: сб. науч. ст. — Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2015. — Вып. 6. — С. 72–76.
4. Врангель А. Е. Воспоминания о Ф. М. Достоевском в Сибири 1854–56 гг. — СПб.: Типография А. С. Суворина, 1912. — 221 с.
5. Громько М. М. Сибирские знакомые и друзья Ф. М. Достоевского. 1850—1854 гг. — Новосибирск: Наука, 1985. — 168 с.
6. Гроссман Л. Гражданская смерть Ф. М. Достоевского. Материалы Центрального военно-исторического архива о петрашевцах и Достоевском // Литературное наследство / под ред. П. И. Лебедева-Полянского. — М.: Жур.-газ. объединение, 1935. — Т. 22–24. — С. 683–736.
7. Достоевский Ф. М. Полн. собр. соч.: в 30 т. — Л.: Наука, 1972–1990.
8. Дунец А. Н., Исаев В. В., Рыгалова М. В., Колокольцев М. Г. Дороги Алтайского края: от первых верст до наших дней. — Барнаул: Изд-во АлтГТУ, 2017. — 396 с.
9. Захаров В. Н. Достоевский в Тобольске // Тобольск и вся Сибирь. 425 лет Тобольску. — Тобольск: Общественный благотворительный фонд «Возрождение Тобольска», 2012. — Альманах № 18. — С. 67–85.
10. Захаров В. Н. Кто подарил Достоевскому Евангелие в январе 1850 года? // Неизвестный Достоевский. — 2015. — № 2. — С. 44–53 [Электронный ресурс]. — URL: [http://unknown-dostoevsky.ru/files/redaktor\\_pdf/1447754621.pdf](http://unknown-dostoevsky.ru/files/redaktor_pdf/1447754621.pdf) (12.01.2020). DOI: 10.15393/j10.art.2015.2464
11. История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. / под ред. А. П. Окладникова. — Л.: Наука, 1968. — Т. 2. — 538 с.
12. Кацюба Д. В. Кузнецкая породистая лошадь в гербе г. Кузнецка // Историческое краеведение в школе и вузе. — Кемерово, 1994. — С. 210–211.
13. Ледебур К. Ф. Путешествие по Алтайским горам и джунгарской Киргизской степи / К. Ф. Ледебур, А. А. Бунге, К. А. Мейер; пер. с нем. В. В. Завалишин, Ю. П. Бубенков. — Новосибирск: ВО «Наука», Сибирская издательская фирма, 1993. — 415 с.

14. Летопись жизни и творчества Ф. М. Достоевского, 1821–1881 гг. / под ред. Н. Ф. Будановой и Г. М. Фридендера. — СПб.: Гуманитарное агентство «Академический проект», 1999. — Т. 1: 1821—1864. — 530 с.
15. Маркин П. Ф. Достоевский в Барнауле (факты и домыслы) // Алтай. — 1985. — № 3. — С. 92–96.
16. Оланьон Кл. Сибирь и ее экономическая будущность / предисл. Фредерика Пасси; пер. с франц. А. Д. Погрузова. — СПб.: Т-во «Просвещение», [1903]. — 252 с.
17. Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и всех присоединенных областей. — СПб.: Типография Карла Крайя, 1829. — 486 с.
18. Почтовый дорожник Российской империи, изданный по высочайшему повелению Почтовым департаментом с приложением нумерной карты для отыскивания дорог и географической карты. — СПб.: Тип. II Отделения Собственной Его Величества канцелярии, 1852. — 630 с.
19. Почтовый дорожник Российской империи: с приложением нумерной карты / изданный по высочайшему повелению Почтовым департаментом. — СПб.: [Тип. т-ва «Общественная польза»], 1875. — 630 с.
20. Россия. Полное географическое описание нашего отечества: настольная и дорожная книга для русских людей : [в 20 т.] / под ред. В. П. Семенова-Тян-Шанского; под общ. рук. П. П. Семенова-Тян-Шанского и В. И. Ламанского. — СПб.: Издание А. Ф. Девриена, 1907. — Т. 16: Западная Сибирь [Электронный ресурс]. — URL: <http://elib.tomsk.ru/page/425/> (12.12.2019).
21. Сараскина Л. И. Достоевский. — М.: Молодая гвардия, 2011. — 825 с.
22. Семенов-Тян-Шанский П. П. Путешествие в Тянь-Шань в 1856–1857 годах. Мемуары. — М.: ОГИЗ, 1946. — Т. 2. — 256 с.
23. Старцев А. В., Тяпкин М. О., Тяпкина О. А. История Барнаула XVIII–XX вв. — 3-е изд. — Барнаул: ООО ТЛ «Красный угол», 2010. — 394 с.
24. Федор Михайлович Достоевский в портретах, иллюстрациях, документах / под ред. В. С. Нечаевой. — М.: Просвещение, 1972. — 447 с.
25. Ф. М. Достоевский в забытых и неизвестных воспоминаниях современников. — СПб.: Андреев и сыновья, 1993. — 336 с.
26. Чекалин А. Достоевский. Дорога в Кузнецк // Кузнецкий рабочий. — 17 января 2020 г. — № 4. — С. 4.
27. Штраус О. Как Достоевский навстречу счастью ехал // Кузбасс. — 6 марта 2014 [Электронный ресурс]. — URL: <http://kuzbass85.ru/2014/03/06/kak-dostoevskiy-navstrechu-schastyu-ehal/> (12.12.2019).

**Elena Yu. Safronova**

*Altai State University  
(Barnaul, Russian Federation)*

esafr@mail.ru

## Siberian Routes of Dostoevsky

**Acknowledgements.** The reported study was funded by RFBR, project number 20-412-420002.

**Abstract.** The article examines the routes Dostoevsky had followed from St. Petersburg to Siberia and back, and his travels through Siberia in 1850–1859. This task required a historically accurate

reconstruction of Dostoevsky's Siberian routes: Semipalatinsk—Zmiev, Semipalatinsk—Barnaul, Semipalatinsk—Zmiev—Barnaul—Kuznetsk, Semipalatinsk—Loktev plant. The article also describes the condition of the roads, indicates their length and intermediate stations, which allows to identify the writer's Siberian routes, clarify the details of his travels, their duration and dates. The length of the routes is revealed by the *Postal Road Atlas of the Russian Empire* dated 1829, 1852 and 1875, topographic maps of Tomsk province, reference works, memoirs of contemporaries and the author's collection of letters. The study revealed that the length of the road from Semipalatinsk to Zmeinogorsk is 182.5 versts (*Postal Road Atlas*, 1829) or 201 versts (1875); Zmeinogorsk—Barnaul — 280 (1825) or 268.75 (1875) versts. Thus, the total length of the Semipalatinsk—Zmiev—Barnaul route is equal to 462.5 versts (1825) or 469.75 versts (1875). There were two roads between Barnaul and Kuznetsk: the first one, the north road, passed through Kisluha—Beloyarsk—Golubtsovo—Kopylovo, Sorokino, Yanovskoe, Monoskino, Khmelevsky, Salairsky Pereval, Gavrillovsky Silver Smelter Plant, Gurievsk, Bachata, Karagayly, Bangur; and the second one, the south road, shorter and more direct, passed through Togul and the Tomsk plant. Only the second road is mentioned in the *Postal Road Atlas*. The article provides the calculation of the span of each road, and substantiates the hypothesis that Dostoevsky's Barnaul-Kuznetsk route passed through Gobina, Zilina, Kosikha, Losishikha (Losisha), Togul'skoye village, Togul'skoye Zimov'ye, Tomsk iron plant, Berezovka and spanned 282–282.5 versts. Indirect evidence of the fact that the writer took this road are the memoirs of A. E. Vrangl and Dostoevsky's letters. For instance, in the letters to V. M. Karepina and the writer's elder brother (both dated 22 December 1856), Dostoevsky mentions 700–750 versts between Semipalatinsk and Kuznetsk. A comparison between topographic maps of the XIX century and the author's letters allows us to revise the viewpoint of E. R. Vesterman, who insisted on the distance of 1,000 verst-route between Semipalatinsk and Kuznetsk through Salair, Guryevsk, Bachata, Karagayly, Kiselevsk, Kalachevo and Bungur. The Siberian period of Dostoevsky's biography requires further research with support from archival sources.

**Keywords:** biography, F. M. Dostoevsky, M. D. Isaeva, A. E. Vrangl, roads of the 19th century, Semipalatinsk, Barnaul, Kuznetsk, route

**About the author:** *Safronova Elena Yu.* — PhD in Philology, Associate Professor of the Department of General and Applied Philology, Altai State University (pr. Lenina 61, Barnaul, 656049, Russian Federation)

**Received:** January 31, 2020

**Date of publication:** March 31, 2020

**For citation:** Safronova E. Yu. Dostoevsky's Siberian Routes. In: *Neizvestnyy Dostoevskiy [The Unknown Dostoevsky]*, 2020, no. 1, pp. 13–41. DOI: 10.15393/j10.art.2020.4541 (In Russ.)

## References

1. Atkinson L. *Vospominaniya o Tatarskikh stepyakh: pis'ma iz Barnaula. 1848–1853 gg.* [*The Memoirs of Tatar Steppes: Letters from Barnaul. 1848–1853*]. Barnaul, Altayskiy dom literatorov Publ., 2013. 160 p. (In Russ.)
2. Vaynerman V. S. «*Poruchayu sebya Vashey dobroy pamyati...*» (F. M. Dostoevskiy i Sibir') [*"I Entrust Myself to Your Good Memory..."*] (F. M. Dostoevsky and Siberia)]. Omsk, Izdatel'skiy dom Nauka Publ., 2015. 392 p. (In Russ.)
3. Visterman E. R., Zhoglichev S. A. The Project "F. M. Dostoevsky in Siberia — Towards Love". In: *Altayskiy tekst v russkoy kul'ture [The Altai Text in Russian Culture]*. Barnaul, the Altai State University Publ., 2015, issue 6, pp. 72–76. (In Russ.)
4. Vrangl A. E. *Vospominaniya o F. M. Dostoevskom v Sibiri 1854–56 gg.* [*The Memories of F. M. Dostoevsky in Siberia of 1854–1856*]. St. Petersburg, Tipografiya A. S. Suvorina Publ., 1912. 221 p. (In Russ.)
5. Gromyko M. M. *Sibirskie znakomye i druz'ya F. M. Dostoevskogo. 1850–1854 gg.* [*Siberian Acquaintances and Friends of F. M. Dostoevsky*]. Novosibirsk, Nauka Publ., 1985. 168 p. (In Russ.)

6. Grossman L. F. M. Dostoevsky's Civil Death of. Materials of the Central Military Historical Archive about the Petrashevsky Circle, and Dostoevsky. In: *Literaturnoe nasledstvo [Literary Heritage]*. Moscow, Zhurnal'no-gazetnoe ob'edinenie Publ., 1935, vol. 22–24, pp. 683–736. (In Russ.)
7. Dostoevskiy F. M. *Polnoe sobranie sochineniy: v 30 tomakh [The Complete Works: in 30 Vols]*. Leningrad, Nauka Publ., 1972–1990. (In Russ.)
8. Dunets A. N., Isaev V. V., Rygalova M. V., Kolokoltsev M. G. *Dorogi Altayskogo kraya: ot pervykh verst do nashikh dney [The Roads of the Altai Region: from the First Miles to Our Days]*. Barnaul, Polzunov Altai State Technical University Publ., 2017. 396 p. (In Russ.)
9. Zakharov V. N. Dostoevsky in Tobolsk. In: *Tobol'sk i vsya Sibir'. 425 let Tobol'sku [Tobolsk and All Siberia. 425 Years of Tobolsk]*. Tobolsk, Obshchestvennyy blagotvoritel'nyy fond Vozrozhdenie Tobol'ska Publ., 2012, Al'manac no. 18, pp. 67–85. (In Russ.)
10. Zakharov V. N. Who Presented the Gospel to Dostoevsky in January 1850? In: *Neizvestnyy Dostoevskiy [The Unknown Dostoevsky]*, 2015, no. 2, pp. 44–53. Available at: [http://unknown-dostoevsky.ru/files/redaktor\\_pdf/1447754621.pdf](http://unknown-dostoevsky.ru/files/redaktor_pdf/1447754621.pdf) (accessed on January 12, 2020). DOI: 10.15393/j10.art.2015.2464 (In Russ.)
11. *Istoriya Sibiri s drevneyshikh vremen do nashikh dney: v 5 tomakh [The History of Siberia from Ancient Times to Our Days: in 5 Vols]*. Leningrad, Nauka Publ., 1968, vol. 2. 538 p. (In Russ.)
12. Katsyuba D. V. Kuznetsk Highbred Horse on the Emblem of the Town of Kuznetsk. In: *Istoricheskoe kraevedenie v shkole i vuze [Historical Local History in School and University]*. Kemerovo, 1994, pp. 210–211. (In Russ.)
13. Ledebur K. F. *Puteshestvie po Altayskim goram i dzhungarskoy Kirgizskoy stepi [Travelling Through the Altai Mountains and the Dzungarian Steppes of the Kirghiz]*. Novosibirsk, VO Nauka Publ., Sibirskaya izdatel'skaya firma Publ., 1993. 415 p. (In Russ.)
14. *Letopis' zhizni i tvorchestva F. M. Dostoevskogo: v 3 tomakh [The Chronicle of Dostoevsky's Life and Works: in 3 Vols]*. St. Petersburg, Akademicheskii proekt Publ., 1999, vol. 1. 530 p. (In Russ.)
15. Markin P. F. Dostoevsky in Barnaul (Facts and Hypotheses). In: *Altay*, 1985, no. 3, pp. 92–96. (In Russ.)
16. Olannion Kl. *Sibir' i ee ekonomicheskaya budushchnost' [Siberia and its Economic Future]*. St. Petersburg, Prosveshchenie Publ., 1903. 252 p. (In Russ.)
17. *Pochtovyy dorozhnik ili opisanie vsekh pochtovykh dorog Rossiyskoy imperii, Tsarstva Pol'skogo i vsekh prisoedinennykh oblastey [The Postal Road Atlas or a Description of All Post Roads of the Russian Empire, the Polish Kingdom and All Connected Areas]*. St. Petersburg, tipografiya Karla Krayya Publ., 1829. 486 p. (In Russ.)
18. *Pochtovyy dorozhnik Rossiyskoy imperii, izdannyy po vysochayshemu povelению Pochtovym departamentom s prilozheniyem numernoy karty dlya otyskivaniya dorog i geograficheskoy karty [The Postal Road Atlas of the Russian Empire, Published by the Highest Order of the Postal Department with the Application of a Numbered Map for Finding Roads and a Geographical Map]*. St. Petersburg, Tipografiya vtorogo Otdeleniya Sobstvennoy Ego Velichestva kantselyarii Publ., 1852. 630 p. (In Russ.)
19. *Pochtovyy dorozhnik Rossiyskoy Imperii: s prilozheniem numernoy karty [The Postal Road Atlas of the Russian Empire: Attaching the a Numeric Map]*. St. Petersburg, Tipografiya tovarishchestva Obshchestvennaya pol'za Publ., 1875. 630 p. (In Russ.)
20. *Rossiya. Polnoe geograficheskoe opisanie nashego otechestva: nastol'naya i dorozhnaya kniga dlya russkikh lyudey: v 20 tomakh [Russia. A Full Geographic Description of Our Fatherland: A Reference and Road Book for Russian People: in 20 Vols]*. St. Petersburg, Izdanie A. F. Devriena

- Publ., 1907, vol. 16. Available at: <http://elib.tomsk.ru/page/425/> (accessed on December 12, 2019). (In Russ.)
21. Saraskina L. I. *Dostoevsky*. Moscow, Molodaya gvardiya Publ., 2011. 825 p. (In Russ.)
  22. Semenov-Tyan-Shanskiy P. P. *Puteshestvie v Tyan'-Shan' v 1856–1857 godakh. Memuary* [*The Journey to Tien Shan in 1856–1857. Memoirs*]. Moscow, Ob"edinenie gosudarstvennykh knizhno-zhurnal'nykh izdatel'stv Publ., 1946, vol. 2. 256 p. (In Russ.)
  23. Startsev A. V., Tyapkin M. O., Tyapkina O. A. *Istoriya Barnaula XVIII–XX vv.* [*The History of Barnaul of the 18th–20th Centuries*]. Barnaul, Krasnyy ugol Publ., 2010. 394 p. (In Russ.)
  24. *Fedor Mikhaylovich Dostoevskiy v portretakh, illyustratsiyakh, dokumentakh* [*Fedor Mikhailovich Dostoevsky in Portraits, Illustrations, Documents*]. Moscow, Prosveshchenie Publ., 1972, 447 p. (In Russ.)
  25. *F. M. Dostoevskiy v zabytykh i neizvestnykh vospominaniyakh sovremennikov* [*F. M. Dostoevsky in the Forgotten and Unknown Memoirs of His Contemporaries*]. St. Petersburg, Andreev i synov'ya Publ., 1993. 336 p. (In Russ.)
  26. Chekalin A. Dostoevsky. The Road to Kuznetsk. In: *Kuznetskiy rabochiy*, January 17, 2020, no. 4, p. 4. (In Russ.)
  27. Shtraus O. How Dostoevsky Went Towards his Happiness. In: *Kuzbass*. 2014. March 6. Available at: <http://kuzbass85.ru/2014/03/06/kak-dostoevskiy-navstrechu-schastyu-ehal/> (accessed on December 12, 2019). (In Russ.)