

С.Ф. Татауров, С.С. Тихонов

Омский филиал Института археологии и этнографии СО РАН
просп. К. Маркса, 15/1, Омск, 644024
E-mail: tatsf2008@rambler.ru;
semchi957@gmail.com

ОСОБЕННОСТИ ПЛАНИГРАФИИ И БЛАГОУСТРОЙСТВА СИБИРСКОГО ГОРОДА В XVI–XVIII вв.¹

Цель работы — воссоздание истории территориального развития г. Тары от его основания до принятия единого городского плана в 1775 г. Изыскания позволили выделить принципы основания и развития сибирского русского города в конце XVII — XVIII в. Источниками для исследования послужили данные археологических раскопок (около 1500 м² культурного слоя мощностью 2 м и более), а также картографические материалы. В статье рассмотрены дороги, ведущие к Тарской крепости с разных сторон, места переходов через речки, окружавшие ее, состояние улиц, трансформация планиграфии крепости в конце XVIII в. Тарская крепость была поставлена с учетом использования естественных преград. Попастъ в город можно было лишь по трем дорогам, которые прикрывали башни крепости. Эти дороги, превратившиеся в улицы города, и сегодня используются для проезда чаще, чем другие, расположенные между ними.

Ключевые слова: археология русских Западной Сибири, Тарская крепость, пространственная археология, пути сообщения, планиграфия.

DOI: 10.20874/2071-0437-2017-38-3-041-050

В результате археологических раскопок первых русских городов Западной Сибири: Мангазеи, Тары, Тобольска, Томска и др. — получены многочисленные и разнообразные материалы, которые вкпе с письменными, картографическими, изобразительными и прочими источниками дают возможность достаточно полно охарактеризовать уровень экономического, социального, политического, торгового, культурного, военного развития русских сибиряков в конце XVI — XVIII в. и продемонстрировать его материальные свидетельства. Это серьезно расширяет наши представления об эпохе освоения Западной Сибири русскими и позволяет ставить новые вопросы: о процессах формирования и развития первых сибирских городов, об эволюции их архитектурного ансамбля, о трансформации антропогенной нагрузки и динамике экологии и т.д., которые необходимо решать комплексно.

Постановка проблемы

В 2007 г. сотрудники Омского филиала ИАЭТ СО РАН начали работы по исследованию Тарской крепости — ныне это г. Тара, районный центр Омской области, расположенный в 300 км севернее Омска. За годы раскопок под общим руководством С.Ф. Татаурова изучено несколько участков на территории крепости, условно названных «Воеводская усадьба», «Княжья башня», «Тобольские ворота». Кроме того, раскопы были заложены во дворе Спасского собора, на местах, где находились Никольский собор, Тихвинская церковь. Были предварительно обследованы участки на территории предприятий «Северные сети» и Тарского отделения «Почты России». Проведен сбор информации об исторических районах Тары и ее топонимике, а также работы в центральных и местных архивах.

Успехам работ способствовало то, что Тара, в силу особенностей своего исторического развития, является самым маленьким по размерам и числу жителей населенным пунктом среди первых сибирских городов. Ее обошли промышленное строительство и многоэтажная жилищная застройка, и поэтому она сохранила свой самобытный вид. Причем не только на поверхности, в «действующем» виде, но и под землей — в культурных слоях города. В ходе археологических исследований в историческом центре Тары было раскопано более 1500 м² площади города. Зафиксировано семь строительных горизонтов и около 20 деревянных объектов XVII–XIX вв. Хорошая сохранность древесины позволяет воссоздать как элементы домостроительства, так и особенности храмовых, фортификационных, административных, жилых и хозяйственных комплексов.

¹ Исследование выполнено за счет гранта РНФ (проект № 14-50-00036).

сов города. Среди находок особо отметим коллекции обуви, тканей, веревок, детских игрушек, туесов. Часть из них была использована при подготовке научных работ [Алисов и др., 2014; Алферов и др., 2014; Татаурова и др., 2014].

За годы работ постепенно накапливались сведения, несущие информацию о пространственной организации Тарской крепости и ее окрестностей. Это позволяет рассмотреть пути, подводящие непосредственно к воротам города, а также состояние и планиграфию его улиц и соотнести раскопанные сооружения с известными по письменным сведениям постройками. Кроме того, сведения о формировании исторических районов Тары, хотя и краткие, могут быть соотнесены с современной застройкой. Таким образом, совокупность археологических, письменных, картографических материалов и устных сведений дает возможность воссоздать основные черты первоначальной застройки города, выявить динамику изменений его планиграфии. Рассмотрение этого вопроса и будет целью данной работы.

Обсуждение

Полагаем, что первые русские города Западной Сибири сходны в следующем:

— первоначально они были построены как крепости, что обусловило особенности их планиграфии: тесную застройку внутри крепости и относительно свободную планировку в неукрепленной части;

— в какой-то степени сохранилась историческая часть городов: территория крепости в Таре, кремлей в Тобольске и Томске;

— сегодня места, где русские первопроходцы построили крепости, окружены историческими зданиями, как деревянными, так и каменными, преимущественно XIX — начала XX в. Это придает городам особый колорит и позволяет проследить становление и развитие планиграфии городов как минимум с XVIII в.

Наши выводы могут быть проверены на материалах городов Сибири.

Пути к Тарской крепости. В настоящее время не составляет труда доехать до Тары и добраться до любой ее точки, поскольку существует развитая сеть дорог и улиц с твердым покрытием и есть мосты через реки. Но не так было в первые века существования крепости. Она была построена в 1594 г. князем Андреем Елецким на мысовидном участке первой надпойменной террасы левого берега Иртыша. Под террасой протекала речка Аркарка, а далее к востоку простиралась иртышская пойма шириной около 3 км, пересеченная многочисленными логами и правыми притоками Аркарки. Передвижение на этом участке было затруднительно в весенне-летний период, хотя по одной из речных дюн была проложена дорога к Верхним юртам (ныне с. Екатерининское), что примерно в 10 км от Тары на левом берегу Иртыша.

С юга крепость ограничивал небольшой овраг — «буерак». Возможно, сейчас это безымянный подъем, начинающийся от ул. Омской и выходящий к КДЦ «Север». Предположим, что за годы существования Тары он был трансформирован, частично засыпан, стал более пологим. В 400 м южнее есть еще один «буерак» (в местной огласовке — «щель»), препятствующий подходу к крепости с юга. Но главным препятствием на пути с этой стороны была Аркарка с крутыми берегами, выходящая в пойму в 900 м южнее крепости. С западной стороны дорогу к крепости затрудняла речка, начинавшаяся в болоте к западу от крепости и впадающая в Аркарку в 500 м к юго-западу от места ее выхода в пойму. Она протекала по логу, который в середине XIX в. называли «Кладбищенский». С северной стороны естественных препятствий на пути к Таре не было. Итак, князь Елецкий построил крепость на месте, хорошо укрепленном самой природой и легкодоступном только с севера (рис. 1, 1). Отметим, что и в середине XVIII в. планировка города не изменилась, он лишь стал больше (рис. 1, 2).

Чтобы рассмотреть, как можно было преодолеть последнюю версту по пути к Таре, сначала изучим картографические данные. Сравнивая карту 1775 г. (рис. 1, 3) и план современной застройки Тары на общедоступных космических снимках (размещены на сервисах Wikimapia, Google Earth, Panoramio, «Яндекс-карты») (рис. 2), можно убедиться, что на протяжении последних двухсот с лишним лет планиграфия исторической части Тары не изменилась. Единственное существенное различие — разное направление указателя на север — можно объяснить ориентацией карт на географический или магнитный полюс. Магнитное склонение в Таре составляет $+12,8^\circ$, что примерно соответствует углу между указателями на север на этих двух картах. Русло Аркарки также не изменилось, т.е. и надпойменная терраса не меняла очертаний. Поэтому предположим, что и основные современные транспортные артерии Тары сходны со старинными.

Особенности планировки и благоустройства сибирского города в XVI–XVIII вв.

Итак, подъехать к воротам Тарской крепости с севера не составляло труда. Тракт из Тобольска, конечный участок которого — ул. Никольская (современная Советская), подходил прямо к крепостным воротам (рис. 2). Приехать в Тару с востока по пойме можно было в сухое время года или зимой. Но чтобы попасть на эту дорогу (сейчас ее называют «Старая Екатерининская»), нужно было в Екатериновке на пароме переправиться на левый берег Иртыша, проехать десяток километров по пойме до Крестьянского моста (небольшой мост через Аркарку, выводящий к ул. Нерпинской под горой и ведущий к пристани на Иртыше) и уже потом, по ул. Полицейской (современная 40 лет ВЛКСМ), подняться на террасу. Полагаем, что это была дорога местного значения.

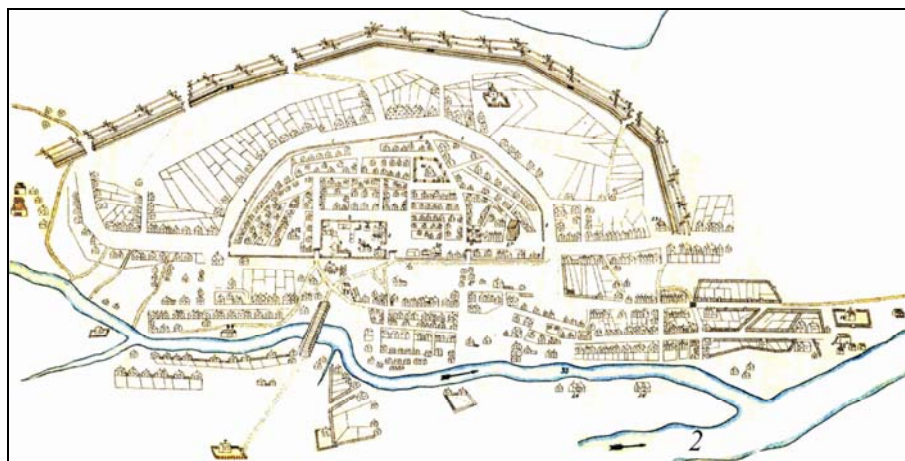


Рис. 1. Чертежи и планы г. Тары конца XVI — XVIII в.:
1 — чертеж С.У. Ремезова, около 1696 г. (по: [Ремезов, 1882, лист Г]); 2 — план 1747 г. (по: [Цветкова, 1994, цв. вклейка 3]); 3 — план 1747 г. (по: [БУ ИСА, д. 21498, л. 70–71]).



Рис. 2. Схема въездных дорог в старую Тару.

Чтобы прибыть в город с юга, необходимо было переправиться через Аркарку — главное препятствие. Судя по картам, переход через нее был возможен в двух местах (рис. 2). Первый — в месте выхода Аркарки в пойму, по небольшому мостику, который в наши дни заменен дамбой с трубами. Этот мост показан на карте 1861 г., и по нему можно было пройти от крепости к месту, которое планировалось отдать под строительство мечети, татарской слободы (район современного стадиона «Олимп») и татарского кладбища (близ средней общеобразовательной школы № 4). По каким-то причинам мечеть и слободу здесь не построили, а место, отведенное под кладбище, использовали. В наши дни это старое кладбище заброшено. Вообще, именно на этом участке Тары нет жилой застройки. Сейчас здесь располагается место отдыха горожан — Тарская роща, со стадионом и ледовой ареной. Иными словами, мостик, о котором идет речь, когда-то вел к пустому месту. Вряд ли его интенсивно использовали, к тому же на картах XVIII в. он отсутствует.

Второе место переправы через Аркарку — район улиц Кузнечной — 8 марта, там, где находился Калашников мост. Именно к этому месту, где впадала в Аркарку речка, текущая по Кладбищенскому логу (современное название — Овражек), подходила прямая дорога с юга (ныне это тракт Омск — Тара, переходящий в ул. Радищева). Здесь могло быть два перехода. Один — мост ниже устья речки — показан на карте 1861 г. Он вел на ул. Кузнечную, и близ него стояла полицейская будка. Второй переход располагался в районе Калашникова мостика, по которому можно было пройти к улицам 8 марта и 4-я линия, обогнув Тихвинское кладбище с запада — к ул. Пятницкой (современная Избышева) и по ней — к южной части крепости и спуску в подгорную часть Тары по буераку. Или же, преодолев половину версты к северу, пройти городскими улицами до ул. Полицейской, выйти к северной части крепости и спуску в подгорную часть Тары по ул. Успенской к ул. Нерпинской и Крестьянскому мостику. На обоих путях через речку, текущую по Кладбищенскому логу, были мостики. Всего мостов было четыре, это говорит о том, что жители Тары часто перебирались через речку.

Особенности планиграфии и благоустройства сибирского города в XVI–XVIII вв.

Итак, построенная князем Елецким Тарская крепость была с запада хорошо защищена болотом, называвшимся Водяным (от него остались отдельные водоемы), и речкой, текущей по Кладбищенскому логу. С востока дорогу в крепость затрудняла иртышская пойма шириной около 3 км, с большим количеством логов, а также р. Аркарка с притоками. Чтобы попасть в Тару с юга, необходимо было перебраться через Аркарку, затем, обойдя Тихвинское кладбище с запада, по одной из двух улиц подойти к южной или северной части крепости (рис. 2). Отметим, что и в наши дни эти улицы используются для проезда чаще, чем другие, расположенные между ними. На обеих улицах находятся базары, а традиция устраивать торг возле ворот известна. Данные карт свидетельствуют, что в середине XIX в. появилось еще две переправы через Аркарку. С севера для проезда в Тару препятствий не было.

Улицы и дворы в Тарской крепости. Попав в Тару, путники стремились добраться до нужного им места: родного дома, постоянного двора, склада, казенного учреждения и т.п. Но удобство проезда по Таре регламентировалось шириной улиц и их состоянием. Рассмотрев чертежи и карты города, планиграфию строений на раскопанных участках, стратиграфию, можно сказать следующее.

На протяжении первых двух веков своего существования Тара была городом-крепостью, поэтому ее развитие происходило на ограниченной территории. В ходе исследований отмечена значительная теснота жилых и хозяйственных объектов: если в крепости зафиксирован усадебный характер застройки, то в острожной части города ее можно назвать дворовой. Междомового пространства практически не было, жилые и производственные (сапожные, гончарные, ткацкие мастерские) помещения были совмещены, а свободные площадки служили дворами сразу для нескольких хозяев. Вследствие этого в этой части города мы не зафиксировали заборов или заплотов как системы разграничения систем собственности или хозяйственной специфики территорий. Небольшие загородки и плетни использовались для содержания мелкого рогатого скота, свиней и птицы. Про такую застройку говорили: «*Бабы через улицу из окна в окно горшки ухватом передают*».

По сути дела, планировку Тары до 1709 г. можно называть не столько уличной, сколько проулочной. К сожалению, более ранних, чем рисунок-схема Тары С.У. Ремезова, выполненный в самом конце XVII в., планов города у нас нет (рис. 1, 1). Фактически единственной улицей была Трактовая (она не имела названия, но поскольку представляла собой часть Сибирского тракта, назовем ее так), которая проходила через западную часть острога и на выезде из города заканчивалась проездной Борисоглебской башней. От этой «улицы» шли проулки (тупики), которые служили для подвоза припасов (дров, сена, продовольствия, сырья для производств) и вывоза мусора и навоза. Проезжая часть этих проулков была в ужасном состоянии. В раскопе 2009 г. на месте такого проезда в горизонте конца XVII в. зафиксирован метровой толщины слой грязи с большим количеством веток, обрубков дерева, обрывков веревок. Такая ситуация сохранялась до середины XX в. Тарский историк А.А. Жиров писал: бывшая Мостовая улица получила такое название потому, что мостили ее листовыми плахами, иначе по улице не проехать. «Однажды бывший кучер райкома Георгий Васильевич Зыков свалился с мощеного настила и чуть не утопил лошадь и телегу». «Хорошо,— говорил,— что с собой была волосная веревка. Крепкая» [Жиров, 2008, с. 71]. Для перемещения жителей города вдоль проулков были проложены деревянные тротуары шириной около 1 м из 3–4 плах (рис. 3, 1).

Тарская крепость была отгорожена крепостной стеной и, по описанию 1701 г. дворянина Ивана Родионовича Кочанова, «соединялась с восточной стороны «через калитку» с острогом [Цветкова, 1994, с. 22]. Внутри крепости находились четыре усадьбы, зеленый погреб, ясный, соляной и два хлебных государевых амбара, тюрьма, караульня и соборная церковь Успения Пречистой Богородицы [РГАДА, ф. 214, оп. 1, д. 5. л. 317–319]. Расположение усадеб и зданий было соразмерно расположению крепостных стен и башен, поэтому, как и в острожной части, не имело плана. Плотность застройки в крепости была меньше, чем в остроге, существовали свободные площадки (возможно, для воинских смотров), между усадеб были проложены деревянные мостовые шириной 6–8 м (рис. 3, 2).

Теснота и хаотичность застройки острожной части города, дерево в качестве основного строительного материала делали город уязвимым перед лицом огненной стихии — пожаров. Тара горела фактически постоянно, но с определенной периодичностью пожары принимали вид бедствия — сгорала большая часть города или весь город, как, например, в 1624, 1669, 1709 гг. Воевода князь Мещерский описывал в послании в Москву пожар 1669 г.: город «згорел Божьей

волей», так как «дворы были тесны гораздо и улицы были узки». Во время этого пожара сгорели 360 дворов, приказная изба, воеводский дом и другие постройки [Цветкова, 1994, с. 22]. Следы пожаров обнаруживаются в ходе археологических раскопок — культурный слой состоит из угольно-зольных прослоек остатков сгоревших зданий. Через некоторое время пожарища разравнивались, засыпались мусором, суглинком и песком и на этом месте строились новые здания. Рубка велась непосредственно здесь же, и строительный мусор не убирался. Таким образом, при раскопках фиксировались не только сами конструкции, но и строительные отходы, которые позволяют более полно восстанавливать технологию строительства, определять набор использовавшихся плотниками инструментов и т.д. Вследствие этой практики быстро росли напластования культурного слоя, особенно в XVII — первой половине XVIII в. Сегодня толщина культурных остатков в центре города составляет в районе крепости 4–4,5 м, в районе острога — 2–2,5 м и на месте расположения крепостных и острожных стен — 0,8–1,2 м.



Рис. 3. Тарские тротуары и мостовые. Фото С.Ф. Татаурова:
1 — деревянный тротуар в острожной части города, раскопки 2009 г.; 2 — деревянная мостовая на территории Тарского кремля, раскопки 2012 г.

Не меньшим бедствием для населения Тары была вода: подгородную часть практически ежегодно затапливал Иртыш, а высокое расположение грунтовых вод приводило к периодическому заболачиванию участков города. Если с первой напастью справлялись, перетаскивая на время свой скарб и домашних животных на коренной берег Иртыша (татарам — основному населению этой части города было запрещено жить в остроге), то со второй жители боролись постоянно, прокладывая по городу водоотводные каналы и желоба, строя мостовые и тротуары. Вода также способствовала увеличению мощности культурного слоя. Повышенная влажность уменьшала время функционирования древесины — основного строительного материала Тары. По этой причине нижние венцы церквей, военно-административных зданий, домов и хозяйственных построек требовали периодического ремонта. Также практически ежегодно ремонтировалась фортификация крепости и острога. В архивах сохранились многочисленные свидетельства недовольства служилых людей города привлечением их к подобным работам. Например, во время сыска о злоупотреблениях тарских воевод 1637–1638 гг. служилые жаловались: «Всякие государевы изделия делаем, амбары, избы, и бани, и воеводские дворы ставим и починиваем, и бревна и тес, и всякий лес возим, и печи бьем, и изгороди около государевых поль гордим» [Никитин, 1988, с. 87].

Ситуация с пожарами и водными проблемами начинает меняться в первые десятилетия XVIII в. Город долго восстанавливался после спалившего его целиком пожара 1669 г., но стихийное бедствие 1709 г. вновь перечеркнуло старания тарчан. Между тем наступило время

Особенности планиграфии и благоустройства сибирского города в XVI–XVIII вв.

Петровских реформ, в связи с которыми изменениям подверглась как фортификация Тарской крепости и острога, так и общая планиграфия Тары. Нетронутой осталась только подгородная часть, а верхний город начинают строить строго по прямоугольно-квартальной схеме. Это диктовалось как военными соображениями, так и противостихийными мероприятиями. В первую очередь была перестроена острожная часть. Острожные укрепления перенесли дальше от центра города и прикрыли сформировавшуюся с начала XVIII в. посадскую часть города. Прежде всего это было вызвано тем, что Спасский мужской монастырь с более чем 40 приписанными крестьянами тогда находился вне укреплений. В связи с перестройкой острога были обустроены выезды из города в сторону Томска и Тобольска, и Московско-Сибирский тракт стал проходить непосредственно через город. Острожную часть существенно «проредили», и на плане 1747 г. мы уже видим уличную застройку, которая шла параллельно бывшим укреплениям острога. После их срытия здесь образовалась самая широкая улица. Городская застройка существенно отодвинулась от стен Тарской крепости. Раскопки в этой части города позволяют утверждать, что с указанного времени эта территория уже не застраивалась, а после того, как крепостные сооружения были срыты, превратилась в Базарную площадь. Но все эти перемены не решили городских проблем — Тара продолжала гореть и утопать в грязи одновременно. Только с воцарением Екатерины II ситуация меняется заметно и застройка в центре города приобретает строгий, характерный для других городов Российской империи вид (рис. 1, 3).

Тара была втиснута в достаточно жесткие границы — «местное положение с окружностью 5 верст 100 сажень, в длину 2, в ширину 1 верста, фигуною продолговатый четверугольник, улицы прешперктивны... Город для удобства управления и охраны порядка стал делиться на части, количество которых определялось численностью жителей, часть же делилась на кварталы. Сей город разделен на 4 части, а именно: первой на бугру называемой Николаевской и большой перспективой улицам с протчими поперешными улицами ж, касаясь положением до гостиного двора. Второй на конопляном бугру все селение от гостиного ж двора и тюремного острога. Третий под горой от мясных лавок над речкою Аркаркою и за крестьянским мостом под горою от Иртыша реки. Четвертой — приход Богородской церкви и по самой лежащей звоз от магистрата под гору и по улице до речки Аркарки» [Описание..., 1982, с. 66]. Широкие улицы и правильная застройка положили конец обширным пожарам, локализовали их пределами одного квартала. Прокопанные вдоль улиц канавы существенно осушили центральную часть города. Значительные усилия были предприняты по осушению находящихся в черте города болот — отводу из них воды в Аркарку и Иртыш.

Существенные ограничения коснулись и правил застройки города. В 1785 г. было принято Городовое положение, согласно которому предписывался план, «по каким фасадам в г. Таре и по каким улицам полагается строение домов... Деревянные дома по кварталам строить по фасадам на каменных жилых погребях, на каменных фундаментах и бескаменных фундаментах, кто какие пожелает, но чтоб всякое деревянное одно от другога не ближе было 5-ти сажень, не выше 6-ти аршин и не больше каждой деревянный корпус строить 12-ти сажень... кровли крыть тесом и гонтом и дранью, а соломою крыть недопускать. Магазины, анбары поблизости рек в нарочитом расстоянии от жила, кожевни и протчие заводы, скотские бойни по течению реки ниже города в таких местах, дабы от них в городе не происходило нечистоты и дурного воздуха, пивоварни при реке выше скотских боев и тех заводов, кузницы при въезде в город у больших дорог, и все сии строения строить в таком расстоянии от жила, чтоб не угрожали опасностию пожара» [Цветкова, 1994, с. 33].

Использование кирпича сначала для возведения храмов, а затем для административных зданий и магазинов стало еще одной преградой для пожаров. Но превалирование деревянной застройки до сих пор ежегодно несет много бедствий жителям города. Кирпич решил, хоть и не до конца, проблемы с водоотводом: сначала от храмов, а затем и от купеческих магазинов и особняков провели водоотводные желоба (многие были проложены по более древним подобным сооружениям). В ходе раскопок 2011 г. был исследован один из желобов для отвода воды от Успенского собора к коренному берегу Иртыша (рис. 4). В наши дни хорошо фиксируется в виде продольного углубления подземный искусственный водоток от Никольского собора к иртышской пойме. Удаление излишков воды позволило освоить территорию к западу и северу от острожной части города, вынести кузнечные мастерские из подгородной части на западную окраину (в район современной Кузнечной улицы) и таким образом отвести угрозу пожаров.

Благоустройство решило наконец проблемы чистоты города, в частности вывоза мусора. Культурный слой в Тарской крепости и остроге, относящийся к XVII–XVIII вв., содержит многочисленные следы заваливания навозом и мусором всех возможных оврагов и низменностей. В 2009 г. ходе раскопок территории, прилегающей к Никольскому собору, был зафиксирован овраг, полностью заваленный навозом: глубина напластований превысила 3,5 м. На месте Тарской крепости в культурном слое фиксируются прослойки навоза толщиной 0,5–0,7 м. Вместе с навозом в эти места сваливался и бытовой и промышленный мусор. С ослаблением напряженной военной ситуации основным местом для городских отходов стала р. Аркарка: на ее лед в зимнее время вывозился навоз — в весеннее половодье река уносила нечистоты в Иртыш.



Рис. 4. Деревянный желоб для отвода воды. Раскопки 2011 г. Фото С.С. Тихонова.

По Городовому положению в конце XVIII в. на территории города были построены деревянные урны для сбора мусора. Одно из таких сооружений исследовалось нами в 2013 г. Это деревянный ящик размерами 1,5×3 м, высотой 1 м (рис. 5). Он неоднократно чинился: в нижней части собран из плах и скреплен деревянными шипами, в средней части плахи были заменены досками и сбиты коваными гвоздями, а верх ящика скреплен уже современными гвоздями. Время его функционирования — конец XVIII — начало XX в. Ящик периодически освобождали от мусора и вывозили на городскую свалку. Последний раз мусор вывезли в 50-е гг. XX в. и затем засыпали, так как Базарную площадь переименовали в площадь Ленина и очистили от базарных рядов и других сооружений.

К концу XVIII в. в Таре по примеру других российских городов сложилась административно-хозяйственная система, благодаря которой город постепенно стал одним из самых благоустроенных и чистых в Сибири. Спустя полтора века после основания город справился с пожарами, неоднократно его опустошавшими. Мероприятия по осушению болот в черте города и сброс воды в р. Аркарку во многом решили проблему грязи на тарских улицах и подтопления погребов у населения. Создание мест сбора мусора и его вывоза способствовало преобразению облика Тары.



Рис. 5. Деревянный ящик для мусора. Раскопки 2013 г. Фото М.П. Черной.

Следует отметить тарское купечество, которое, помимо того что подвергалось обязательным сборам на нужды города, добровольно содействовало его обустройству. Наиболее известна история с особняком купца И.Я. Нерпина, построенным в подгородной части на непроездом и грязном месте: стараниями Ивана Яковлевича эта улица (сейчас Нерпинская) превратилась в одну из самых благоустроенных в городе.

Заключение

Изучив комплекс источников разного происхождения, мы пришли к следующим выводам:

— система дорог ведущих к Таре, начала складываться с момента основания крепости, и наиболее важными были дороги с севера и юга. Путь на запад затрудняло Водяное болото, при передвижении на восток необходимо было идти по пойме;

— правильная геометрическая планиграфия города начала складываться во второй половине XVIII в., однако с учетом уже имеющихся путей. В это же время исчезает беспорядочная застройка и начинается благоустройство улиц;

— работы по изучению пространственной организации первых русских городов перспективны и могут дать интересные результаты.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Источники

БУ ИСА. Ф. 21498. Л. 70–71.

РГАДА. Ф. 214. Сибирский приказ. Оп. 1. Д. 5. Л. 317–319.

Литература

Алисов Д.А., Гончаров Ю.М., Ивонин А.Р., Матвеев А.В., Татауров С.Ф., Татауров Ф.С., Тихонов С.С., Тихомиров К.Н., Тихомирова М.Н. Тара в XVI–XIX веках — российская крепость на берегу Иртыша. Омск: Амфора, 2014. 332 с.

Алферов С.А., Алферова О.Ю., Кудряшова Е.И., Татауров С.Ф. Храмы в крепостных стенах. Омск: Наука, 2014. 230 с.

Жиров А.А. Если бы стены могли говорить...: Очерки и статьи. Омск: Полиграф, 2008. 284 с.

Никитин Н.И. Служилые люди Западной Сибири. Новосибирск: Наука, 1988. 254 с.

Описание Тобольского наместничества / Сост. А.Д. Колесников. Новосибирск: Наука, 1982. 321 с.

Ремезов С.У. Чертежная книга Сибири. СПб., 1882. 50 с.

С.Ф. Татауров, С.С. Тихонов

Татаурова Л.В., Татауров С.Ф., Татауров Ф.С., Тихомиров К.Н., Тихонов С.С. Адаптация русских в Западной Сибири в конце XVI — XVIII веке (по материалам археологических исследований). Омск: Издатель-Полиграфист, 2014. 374 с.

Цветкова Г. Город на речке Аркарке // Тарская мозаика. Омск: Омск. кн. изд-во, 1994. С. 6–45.

S.F. Tataurov, S.S. Tikhonov

Omsk Branch of Institute of Archaeology and Ethnography of Siberian Branch RAS
K. Marksa Ave., 15/1, Omsk, 644024, Russian Federation
E-mail: tatsf2008@rambler.ru;
semchi957@gmail.com

**SPECIFICS OF PLANIGRAPHY AND IMPROVEMENT OF A SIBERIAN TOWN
IN XVI–XVIII CENTURIES**

The results of 2007–2016 archaeological excavations of Tara and historical materials on the town planigraphy in the period under consideration gave birth to this work. The study made it possible to reconstruct the history of the territorial development of the town from its foundation until the adoption of a unified urban plan in 1775. The survey allowed to identify the principles of foundation and development of a Siberian Russian city at the end of XVII–XVIII centuries. During the work, we tried to determine the importance of such factors as defenses, availability of transit routes, fire safety, etc. for the development. In the course of excavations at Tara fortress, archaeologists from the Omsk Branch of Institute of Archaeology and Ethnography SB RAS excavated about 1500 m² of the cultural stratum with a capacity of 2 m and more. We received information about different aspects of the culture of Tara population at the end of the XVI–XVIII centuries, including about the fortress planigraphy and conditions of its streets. Furthermore, considering the geographical features of the location of Tara stronghold, the authors have studied the roads leading to it. The article presents the results of these works considering the roads leading to Tara fortress from different angles, transitions across the rivers that surrounded it, Tara streets, transformation of planigraphy of the fortress in the late XVIII century. Tara fortress was built with the use of natural barriers. From the West, it was well protected by a marsh and a river. From the East, the road to the castle was complicated by the Irtys floodplain and the Arkarna River's tributaries. There were only three roads to get to the city, which were covered by the towers of the fortress. Nowadays, these roads turned into streets and are used to travel more often than others located between them. By the end of the XVIII century, Tara had gradually become one of the most comfortable and clean town in Siberia. The town dealt with fires, and arrangements for drainage of wetlands solved the problem of mud at Tara streets. In general, the system of roads leading to Tara started to develop since the fortress was established, correct geometric planigraphy of the town began to take shape in the second half of the eighteenth century, taking into account the existing road. At the same time, indiscriminate housing development disappeared and improvement of the streets began.

Key words: archaeology of Russian Western Siberia, Tara fortress, spatial archaeology, transport, planigraphy.

DOI: 10.20874/2071-0437-2017-38-3-041-050

REFERENCES

- Alisov D.A., Goncharov Iu.M., Ivonin A.R., Matveev A.V., Tataurov S.F., Tataurov F.S., Tikhonov S.S., Tikhomirov K.N., Tikhomirova M.N., 2014. *Tara v XVI–XIX vekakh — Rossiiskaia krepost' na beregu Irtysa* [Tara in the XVI–XIX centuries, a Russian fortress on the banks of the Irtys River], Omsk: Amfora, 332 p.
- Alferov S.A., Alferova O.Iu., Kudriashova E.I., Tataurov S.F. 2014. *Khramy v krepostnykh stenakh* [Temples in the fortress walls], Omsk: Nauka, 230 p.
- Kolesnikov A.D., 1982, (ed.). *Opisanie Tobol'skogo namestnichestva* [Description of Tobolsk vicegerency], Novosibirsk: Nauka, 321 p.
- Nikitin N.I., 1988. *Sluzhilye liudi Zapadnoi Sibiri* [Servants of Western Siberia], Novosibirsk: Nauka, 254 p.
- Remezov S.U., 1882. *Chertezhnaia kniga Sibiri* [A drawing book of Siberia], St. Petersburg, 50 p.
- Tataurova L.V., Tataurov S.F., Tataurov F.S., Tikhomirov K.N., Tikhonov S.S., 2014. *Adaptatsiia russkikh v Zapadnoi Sibiri v kontse XVI–XVIII veke (po materialam arkheologicheskikh issledovani)* [Adaptation of the Russians in Western Siberia in the late XVI — XVIII century (basing on an archaeological research)], Omsk: Izdatel'-Poligrafist, 374 p.
- Tsvetkova G. 1994. *Gorod na rechke Arkarke* [A city on the Arkarka River]. *Tarskaia mozaika*, Omsk: Omskoe knizhnoe izdatel'stvo, pp. 6–45.
- Zhirov A.A. 2008. *Esli by steny mogli govorit'...: Ocherki i stat'i* [If the walls could speak...: Essays and articles], Omsk: Poligraf, 284 p.