

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ**  
 федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
 высшего профессионального образования  
**КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ**  
**УНИВЕРСИТЕТ им.В.П. АСТАФЬЕВА**  
 (КГПУ им. В.П.Астафьева)

Институт/факультет Исторический факультет  
(полное наименование института/факультета)

Кафедра Отечественной истории  
(полное наименование кафедры)

Направление 44.03.01 «Педагогическое образование»  
(код ОКСО и наименование специальности)

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ  
 Зав.кафедрой Отечественной истории  
(полное наименование кафедры)

И.И. Ценюга  
(подпись) (И.О.Фамилия)

«20» июня 2016 г.

Выпускная квалификационная работа

## Значение Московско-Сибирского тракта в освоении и экономическом развитии Сибири

Выполнил студент группы \_\_\_\_\_  
(номер группы)

А.В. Фёдоров  
(И.О.Фамилия) \_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

Форма обучения заочная

Научный руководитель:  
 к.и.н., доцент. Е.В. Акимова  
(ученая степень, должность, И.О.Фамилия) \_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

Дата защиты 23.06.2016

Оценка \_\_\_\_\_

Красноярск  
2016

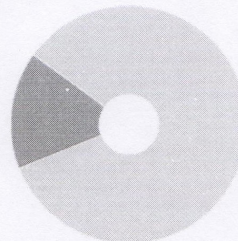
Уважаемый пользователь! Обращаем ваше внимание, что система «Антиплагиат» отвечает на вопрос, является ли тот или иной фрагмент текста заимствованным или нет. Ответ на вопрос, является ли заимствованный фрагмент именно плагиатом, а не законной цитатой, система оставляет на ваше усмотрение.

## Отчет о проверке № 1

дата выгрузки: 16.06.2016 11:23:45  
пользователь: nb\_kspu@mail.ru / ID: 1560615  
отчет предоставлен сервисом «Антиплагиат»  
на сайте <http://www.antiplagiat.ru>

### Информация о документе

№ документа: 1646  
Имя исходного файла: Диплом\_Ф\_дорв\_А\_В.doc  
Размер текста: 156 КБ  
Тип документа: Не указано  
Символов в тексте: 58965  
Слов в тексте: 7897  
Число предложений: 447



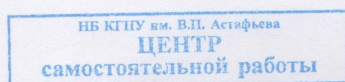
### Информация об отчете

Дата: Отчет от 16.06.2016 11:23:45 - Последний готовый отчет  
Комментарии: не указано  
Оценка оригинальности: 84.14%  
Заимствования: 15.86%  
Цитирование: 0%

Оригинальность: 84.14%  
Заимствования: 15.86%  
Цитирование: 0%

### Источники

Доля в тексте	Источник	Ссылка	Дата	Найдено в
3.64%	[1] История промышленного развития города Красноярска во второй половине XIX века	<a href="http://knowledge.allbest.ru">http://knowledge.allbest.ru</a>	раньше 2011 года	Модуль поиска Интернет
2.55%	[2] Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири - автореферат и диссертация по истории. Скачать бесплатно полный текст автореферата диссертации на тему Отечественная история.	<a href="http://cheloveknauka.com">http://cheloveknauka.com</a>	19.04.2014	Модуль поиска Интернет
2.41%	[3] Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири : 30-е гг. XVIII - 90-е гг. XIX вв.	<a href="http://dslib.net">http://dslib.net</a>	21.04.2016	Модуль поиска Интернет



Кравцова А.Ю. *Кр/Ю*

## ОТЗЫВ

на выпускную квалификационную работу студента ОЗО исторического  
факультета КГПУ Федорова А.В.

«Значение Московско-Сибирского тракта в освоении и экономическом  
развитии Сибири»

В процессе работы А.В. Федоров добросовестно проработал архивные фонды Красноярского краевого краеведческого музея, содержащие материалы о Московско-Сибирском тракте, в первую очередь рукописи М.В. Красноженовой, изучил большой объем литературы по теме исследования.

Работа А.В. Федорова состоит из введения, двух объемных глав, посвященных истории создания и функционирования тракта, заключения, списка использованных архивных источников и литературы, альбома иллюстраций. Основной целью автора являлось рассмотрение истории тракта как сложно организованного экономического, политического и культурного явления, оказавшего огромное влияние на экономическое развитие сибирского региона.

А.В. Федоров серьезно и добросовестно подошел к поставленной задаче, выполнил весь рекомендованный объем работ, проявил заинтересованность темой. Безусловно, учитывая, что история Московско-Сибирского тракта изучается на уровне докторских диссертаций, работа А.В. Федорова не претендует на создание исчерпывающей картины, но в ней собран и грамотно проанализирован большой фактический материал в объеме, доступном для студента.

Считаю, что цель и задачи, поставленные перед А.В. Федоровым, он выполнил. Работа соответствует требованиям, предъявляемым к данным работам, и может быть допущена к защите.

Научный руководитель,

доцент кафедры отечественной истории,

к.и.н.



Е.В. Акимова

## Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Создание Московско-Сибирского тракта.....	8
1.1 История создания Московско-Сибирского тракта.....	8
1.2 Устройство Московско-Сибирского тракта.....	13
Глава 2. Функционирование Московско-Сибирского тракта .....	17
2.1 Почтовое сообщение на тракте.....	17
2.2 Перевозка грузов по тракту .....	19
2.3 Правила проезда по тракту.....	21
2.4 Кандальный путь .....	25
2.5 Путешественники о Сибирском тракте.....	29
Заключение.....	32
Список использованных источников и литературы.....	34
Приложения.....	38

## Введение

В истории любой страны большое внимание уделяется путям сообщения и транспорта. История освоения Сибири и Дальнего Востока также неразрывно связана с развитием Большого сибирского тракта.

Большой сибирский тракт, в дальнейшем названный Московско-Сибирским – это старинный сухопутный маршрут из европейской части России через Сибирь к границам Китая. Общая протяженность пути составляла по разным подсчетам примерно от 8332 до 8839 вёрст. Места, через которые прокладывались первые сухопутные пути, менялись и зависели от времени года и погоды. Со временем проложенные пути становились постоянными дорогами.

Тракт был не только важной артерией в реализации государственной политики и основной коммуникацией Сибири, он оказывал влияние на жизнь и нравы притрактового населения. Процессы, происходившие в трактовых селениях, влияли на общую картину социальных изменений в Сибири, на хозяйственную деятельность населения и на экономику региона. В некоторых районах цены на корма, сено полностью зависели от количества перевозок по тракту. В полеводстве приоритеты отводились на выращивание овса и ярицы. Массовые перевозки требовали большого количества лошадей. Следовательно, вдоль тракта преобладало и активно развивалось коневодство. Развивались и неземледельческие промыслы: извоз, дворничество, торговля, деревообрабатывающая промышленность, экипажный промысел, колесное производство, мастерские по созданию упряжи. Тракт послужил оживлению жизни в деревнях, находящихся вблизи от него. Более того, к концу 80-х гг. XIX в. общий уровень жизни и достатка притрактовых крестьян и жителей поселков, значительно превосходил экономическое благосостояние крестьян средней полосы России. По тракту шел обмен товарами между губерниями. Существовало несколько крупных сельских ярмарок — Ирбитская, Макарьевская. В Сибирь везли муку, крупу, толокно, ткани, оружие, боеприпасы [Катионов, 2004, С 237], из Сибири – пушнину, серебро, редкую рыбу, кедровые орехи, гусяное мясо. Тракт способствовал культурному развитию и обмену, по нему везли книги. По сибирскому тракту проходили торговые пути из Европы в Китай и обратно [Красноженова, 2014, С 348].

На рубеже XIX-XX вв. полоса вдоль сибирского тракта была одним из самых крупных промышленных районов Сибири.

Данная работа посвящена истории Московско-Сибирского тракта как существенного фактора экономического и культурного развития сибирского региона.

**Объектом** исследования является Московско-Сибирский тракт.

**Предметом** – история создания и функционирования тракта.

**Цель работы:** проследить историю тракта как сложно организованного экономического, политического и культурного явления в жизни сибирского региона.

**Задачи:**

1. рассмотреть историю возникновения, становления и функционирования тракта;
2. охарактеризовать организацию дорожного дела, содержание и техническое устройство тракта;
3. показать влияние тракта на образ жизни населения притрактных деревень, экономическое и культурное развитие Сибири

**Источниковая база** работы включает, материалы государственных архивов (ГАКК и Архива КККМ), труды советских и российских историков и краеведов.

В архивах содержатся отчеты, доклады, дневники, фотографии, давшие большой по своему содержанию материал для анализа и обработки, характеризующие огромную социально-экономическую, и культурную значимость Московско-Сибирского тракта для жителей Сибири и Дальнего Востока.

Особое значение имеют труды красноярской исследовательницы быта сибирского населения М.В. Красноженовой. Помимо опубликованного в 1930-е гг. труда «Из истории тракта», в краевых архивах хранятся рукописи ее статей и полевые дневники этнографических экспедиций. «В жизни старой Сибири, – пишет М.В. Красноженова, – сибирский тракт играл громадную роль. Это была единственная артерия, по которой переливались – текли струи человеческого моря и продукты производства его труда. Поэтому я думаю, что сейчас вполне своевременно восстановить картину быта этого пути, пока есть возможность воспользоваться рассказами еще живых участников жизни тракта, пополнив их

воспоминаниями многие звенья в цепи этой картины, не отраженной ни в печати, ни в архивных хранилищах». Только в 1927 г. М.В. Красноженовой и Е.Л. Юдиной были совершены четыре выезда в притрактовые деревни, собран большой материал по устному народному творчеству, материалы по тракту и ямщине, составлены планы постоянных крестьянских дворов, приобретены предметы материального быта населения...» [Грищенко, 2011, С. 73].

Вклад в изучение истории Московско-Сибирского тракта конца XIV – начала XX вв. а разные годы внесли многие исследователи, в том числе Г.Ф. Миллер, П.А. Словцов, А.Д. Григорьев, О.Н. Вилков и другие. Наибольшее внимание в исторической литературе уделено определению, обустройству, заселению притрактовой полосы и обслуживанию тракта.

Впервые описал пути сообщения с Сибирью, определил время образования и обустройства основных населенных пунктов Г.Ф. Миллер. В основу его трудов положены путевые описания – его собственные или коллег по первой камчатской экспедиции, архивные материалы, обнаруженные им в воеводских канцеляриях, копии и подлинники документов, материалы анкетных обследований [<http://www.dissercat.com/content/moskovsko-sibirskii-trakt-kak-osnovnaya-sukhoputnaya-transportnaya-kommunikatsiya-sibiri-30-#ixzz41RChfxA4>].

Особое внимание, делая описание Сибири, уделил главному сибирскому тракту П.А. Словцов. Он связывает изменение маршрутов тракта с политической ситуацией того времени. Работая в фондах Тобольского архива и губернской канцелярии, Словцов детально исследовал пути сообщения, в том числе смещение Московско-Сибирского тракта на юг через Кунгур и Екатеринбург на Тюмень. Он приводит данные по изменению маршрутов от Тобольска до Тары и Омска, обозначает проблему заселения Барабинской степи, число сибирских ямщиков в 1622, 1662 и 1708 гг., выявляет некоторые нюансы обозной ямщины во второй половине XVIII – начале XIX в.. Связывает устройство путей сообщения с изменением административного статуса городов Омск, Красноярск, Иркутск [Словцов, 2012, С. 425].

В 20-е гг. XX ст. в сибирской исторической науке была поставлена проблема, связанная с устройством и заселением тракта. А.Д. Григорьев обобщил литературу по его истории тракта с точки зрения изучения русских говоров, описал историю

возникновения тракта с XVII по XIX вв. включительно, определил маршруты проложенного тракта, число населенных мест в разные периоды на самом тракте, охарактеризовал занятия трактового населения [<http://www.dissercat.com/content/moskovsko-sibirskii-trakt-kak-osnovnaya-sukhoputnaya-transportnaya-kommunikatsiya-sibiri-30-#ixzz41RChfxA4>].

В 60-80-е гг. XX в. интерес к устройству тракта вырос в связи с изучением истории развития регионов Сибири. Изучая заселение Прииртышья, Барабинской степи, Томского и Приенисейского краев, Восточной Сибири исследователи О.Н. Вилков, А.Д. Колесников и др. описали образование участков тракта, используя более полные архивные сведения. Итоги изучения торгово-транспортных путей в Сибири XVI – начала XVIII вв. подведены в книге «Очерки социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII вв.» О.Н. Вилковым [Вилков, 1990, С. 258-296].

В отдельную группу можно объединить работы, посвященные истории дорожной повинности А.Ф. Миддендорфа, В.Н. Шерстобоева, А.П. Бородавкина, Г.Х. Рабиновича, Л.Г. Сухотиной, Л.М. Горюшкина, Н.Ф. Емельянова, Ю. В. Кожухова, Б.К. Андрющенко [<http://www.dissercat.com/content/moskovsko-sibirskii-trakt-kak-osnovnaya-sukhoputnaya-transportnaya-kommunikatsiya-sibiri-30-#ixzz41RChfxA4>].

О политике администрации по устройству и планировке населенных мест вдоль строящегося тракта в 80-е гг. XVIII в., усадеб и дороги по самим селениям пишет Т.С. Мамсик [Мамсик, 2001, С. 20-24].

Наиболее полная картина истории возникновения и развития тракта, его становления в разных регионах Сибири и Забайкалья отражена в труде О.Н. Катионова «Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII-XIX вв.» [Катионов, 2008]. Автор рассматривает целый спектр вопросов, таких как организация дорожного дела, содержание и устройство тракта, организация и формы передвижения по тракту, установленные государством права и обязанности ямщиков, их жалованье и возможности дополнительного заработка, социально-экономические процессы и жизнь населения в зоне влияния Московско-Сибирского тракта. В книге опубликованы и подробно проанализированы карты тракта 1725-1894 гг., летописные источники и



труды историков, посвящённые устройству и становлению Сибирского тракта.

**Актуальность работы** обосновывается, в частности, тем, что в настоящее время на правительственном уровне осознана необходимость государственного вмешательства в демографические проблемы Сибири и Дальнего Востока, ускоренного заселения малонаселённых районов, развития экономического потенциала региона. В XXI в. Российское государство снова должно решать проблемы интенсивного освоения восточных территорий, обращаясь к историческому опыту прежних поколений.

**Хронологические рамки** работы определяются временем подписания Нерчинского договора с Китаем и царского указа (1689 г.) о строительстве тракта и временем открытия Транссибирской магистрали (конец XIX в.) [Плохих; Ковалева, 2002, С. 69-73].

## **Глава 1. Создание Московско-Сибирского тракта.**

### **1.1 История создания Московско-Сибирского тракта.**

Московско-Сибирский тракт возник не сразу. До Ермака никаких наезженных путей в Сибирь не существовало. Сношения новгородцев с Сибирью, их походы в Юргу и за «самоядь» пролегли, в основном, по воде и разным волокам. Из-за отсутствия дорог сообщение европейской части России с Сибирью долгое время осуществлялось по речным путям. Путешествие этим маршрутом описано протопопом Аввакумом в «Житии»: «Егда поехали из Енисейска, как будем в большой Тунгузке реке, в воду загрузило бурю дощеник мой совсем: налил среди реки полон воды, и парус изорвало, — одны полубы над водою, а то все в воду ушло.» [[HTTP://WWW.RHISTORY.RU/ISTOCHNIKI06\\_079.HTML](http://www.rhistory.ru/istochniki06_079.html)].

Из сухопутных путей существовала Бабиновская дорога, заменившая собой дорогу Чердынскую. Из Казани через Елабугу на Соликамск была проложена Арская дорога [Катионов, 2004, С. 167-173].

До конца XVI в. главная дорога в Сибирь шла через Урал от г. Соликамска по Лозьвинскому пути. Длина её составляла около 2000 вёрст. Была и другая дорога через Чердынь и Пермь, считавшаяся более безопасной.

В 1597 г. Артемий Бабинов разведаль другую более близкую и удобную дорогу из Соликамска до Верхотурья, минуя Чердынь. Впоследствии её стали называть Бабиновской.

В 1598 г. после постройки Верхотурского острога эта дорога была объявлена правительственным трактом. Были изданы указы о запрещении проезда по другим путям. Участок Тюмень – Тобольск был промерен и обеспечен ямщиками с 1601 года, а позже получил почтовые станции. Это был один из самых старых участков дороги в Сибирь.

Точную дату начала строительства Московско-Сибирского тракта назвать невозможно, поскольку отдельные его участки возводились и осваивались в разное время. Есть несколько мнений о том, с чего началось строительство тракта. Часть исследователей связывает начало строительства дороги с подписанием 27 августа (6 сентября) 1689 года первого русско-китайского (Нерчинского) договора, положившего начало официальным отношениям между Россией и Китаем.

Потребности торговли поставили правительство перед необходимостью создать полноценный транспортный коридор между странами. 12 (22)ноября 1689 года вышел царский указ о строительстве тракта, соединяющего Москву с Сибирью, однако на протяжении ещё сорока лет это решение оставалось только на бумаге[<http://shia63.narod.ru/bolshayamoskovskaya1.html>]

Существует еще одно мнение, связывающее создание тракта с развитием в Российской империи почтовой связи. В первой половине XVIII в. правительством был издан ряд указов об организации почт в Европейской части в 1720 г. и в Сибири 1724 г.-1731 г. Однако на основании данных указов почтовое сообщение организовано не было. Обязанность по извозу и предоставлению подвод была обременительна для коренных жителей и выполнялась ими с большой неохотой. Царю неоднократно подавались челобитные с просьбой об освобождении местного населения от этой повинности.

Между 1726 и 1731 гг. возникли Томско-Красноярский и Красноярско-Иркутский участки, проведение которых стало возможно после установления безопасности в этих местах в связи с откочёвкой на юг енисейских кыргызов, частичной заселённостью данных мест русскими крестьянами. «По Енисейской губернии тракт проходил с запада от границы Томской губернии на восток до границы с Иркутской губернией на протяжении 550 верст. Ширина тракта определялась в 30 сажен» – пишет красноярская исследовательница М.В. Красноженова в своей книге «Из истории тракта» (Рис. 9).

В 1733 г. Сенат издаёт указ об организации перевозки почты между Москвой и Тобольском два раза в месяц, от Тобольска до Енисейска и Иркутска – один раз в месяц, а оттуда до Охотска и Камчатки – один раз в два месяца. Выполнение этого указа было возложено на руководителя Второй Камчатской экспедиции Витуса Беринга. Направляясь в экспедицию, он имел дополнительное поручение, данное ему из «Адмиралтейской коллегии, для исполнения поручений по Сибирской и Камчатской экспедиции» «В. Беринг должен был по прибытии в Сибирь вместе с сибирским губернатором восстановить почту до Тобольска и от Тобольска по дороге до Енисейска и Якутска» [Катионов, 2008, С.43].

К 1735 г. первый правительственный тракт, пролежавший от Верхотурья, был выпрямлен и значительно укорочен. Общая протяжённость тракта от Москвы

составляла 12687 с четвертью верст. Правительство продолжало при этом поддерживать старые указы о запрете проезда по другим дорогам вплоть до наказания ссылкой на вечную каторгу (Указ 1739 г. и от 27 сентября 1754 г.) [Катионов, 2008, С. 42]. Только в особых случаях разрешалось ездить через Екатеринбург. Но, не смотря на все запреты, дороги продолжали существовать и использоваться.

От Тобольска тракт направлялся к Таре. В 1744 г. на этом участке было учреждено 20 почтовых станций. Далее на восток от Тары до Томска шёл участок, который в начале 40-х годов XVIII в. был снабжён верстовыми столбами, а в 1761 г. получил название тракта (Рис. 8). Самые восточные участки Иркутск-Верхнеудинск и Верхнеудинск-Нерчинск, а также путь на Кяхту долгое время были обеспечены лишь редкими зимовьями и частично оставались верховыми тропами.

В 1763 г. таможню в Верхотурье закрыли и всё движение пошло на Кунгур и Екатеринбург.

В разное время Московско-Сибирский тракт шёл разными путями. Сначала из Москвы через Муром, Арзамас, Козьмодемьянск, Казань, Осу, Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Большие Уки (бывшее Рыбино), где создан Музей – заповедник «Московско-Сибирский тракт», Тару, Канск, Колывань, Томск. Далее северная ветка шла на Енисейск, Якутск, Охотск, а южная – на Иркутск, Верхнеудинск. После Верхнеудинска дорога опять раздваивалась: одна шла далее на Нерчинск и вдоль Шилки и Амура, а вторая заворачивала на юг до Кяхты (на границе с Китаем). Именно эту южную ветку называли «Чайный путь». Далее чаоторговцы пересекали степи Внутренней Монголии и прибывали в Калган — крупную заставу на Великой Китайской стене, считавшуюся воротами в Китай.

Со временем Московско-Сибирский тракт стал приспособливаться к изменившемуся распределению экономических центров. К началу XIX века упало значение Тобольска. Главным городом Западной Сибири становится Омск. В связи с этим тракт направляется к югу, совершенно сгладив свой прежний северный изгиб. В XIX в. Московско-Сибирский тракт так же состоял из двух ветвей: одна выходила из Южного Урала (Оренбург, Омск, Верхнеуральск), другая шла от северо-востока России через Пермь – Екатеринбург, соединяясь около Омска в

одну дорогу, которая проходила по старому участку на Томск и далее.

Сегодня основной трассой, связывающей европейскую часть России с Сибирью и Дальним Востоком, является автодорога М-7. Она идет от Москвы через Казань и Уфу. Отчасти трасса «накладывается» на южную ветку бывшего Московско-Сибирского тракта, но нынешняя дорога, благодаря техническому прогрессу, выпрямлена и сокращена, поэтому большая часть старого петляющего и учитывающего природный ландшафт пути осталась в стороне. Есть участки, которые хорошо сохранились, они вымощены камнем, и местные жители используют их для сообщения между деревнями. Например, такой отрезок дороги могут показать жители села Аёшкино, в Новоселовском районе Красноярского края. Жители используют «Аёшкин мост», для сообщения между деревнями [[http://my.krskstate.ru/docs/architecture\\_monuments/kamennyu-ekaterininskiy-most-novosyelovskiy-rayon/](http://my.krskstate.ru/docs/architecture_monuments/kamennyu-ekaterininskiy-most-novosyelovskiy-rayon/)]. Но многие участки Московского тракта полностью вышли из употребления и зарастают травой и лесом.

В конце XIX века Московско-Сибирский тракт уже не мог удовлетворить транспортные потребности российской экономики, что стало причиной сооружения железнодорожной Транссибирской магистрали.

Московско-Сибирский тракт стал главной транспортной артерией. Натуральные и денежные повинности по обслуживанию тракта были тяжелым бременем для городских жителей. Однако, несмотря на увеличивающиеся поборы, состояние тракта и дорог в пределах города оставляло желать лучшего. Современники иронически сравнивали сибирские дороги с «восьмым чудом света». Скорость движения по таким дорогам не могла удовлетворять нужд хозяйственного и общественного развития края.

В этих условиях огромное значение имело открытие пароходного движения по Енисею. Начало ему было положено в 1861 г. образованием частной пароходной компании енисейских купцов – А.С. Баландина, И. и А. Кытмановых, С. и И. Калашниковых, Е. и А.Грязновых. В 1863 г. на Енисее появился первый пароход «Енисей». Но первые пароходы плавали в нижнем течении Енисея, проход к Красноярску преграждали Казачинские пороги, которые считались непроходимыми. Лишь в начале 80-х годов Н. Гадалов приобрел у фирмы «Кноп» два парохода: «Москва» и «Дальман» и несколько барж. Пароходы удачно

преодолели пороги, и с этого времени началось регулярное пассажирское и грузовое пароходное сообщение между Красноярском, Енисейском и Минусинском [[HTTP://ELIB.SHPL.RU/RU/NODES/17824-T-12-CH-1-USTAV-PUTEY-SOOBSCHENIYA-OBSCHIY-USTAV-ROSSIYSKIH-ZHELEZNYH-DOROG-1916#PAGE/1/MODE/GRID/ZOOM/1](http://elib.shpl.ru/ru/nodes/17824-t-12-ch-1-ustav-putey-soobsheniya-obshchiy-ustav-rossiyskih-zheleznyh-dorog-1916#page/1/mode/grid/zoom/1)].

Развитие пароходства способствовало ослаблению остроты транспортной проблемы, но не могло снять ее окончательно. Решение транспортной проблемы сибирские власти связывали со строительством железной дороги. В 1880-е годы в русском обществе широко дебатировались вопросы строительства железной магистрали, соединяющей европейский центр страны и Сибирь. В 1891 г. было принято окончательное решение о строительстве дороги одновременно с двух сторон Челябинска и Владивостока. Строительство дороги шло ускоренными темпами. Этому способствовало широкое привлечение частных капиталов.

В конце 1895 года строительство рельсового пути на среднесибирском участке железной дороги, в основном, завершено, а 6 декабря в Красноярск прибыл первый поезд.

30 августа 1896 года в Красноярске состоялось торжественная закладка железнодорожного моста через Енисей, руководил ею инженер-механик Е.К. Кнорре. Мост протяженностью около километра был открыт 28 марта 1899 года.

Постройка рейсового пути имела исключительное значение для более широкого вовлечения края в экономическую жизнь страны.

## 1.2 Устройство Московско-Сибирского тракта.

Поначалу дорога представляла собой череду верстовых столбов, переправ через реки и горы, перелесков. Ее мостили камнем под наблюдением иностранных специалистов. В болотистых местах клали деревянные настилы — гати (Рис. 4). Для мощения проезжей части и строительства мостов через реки и овраги требовалось огромное количество бутового камня, песка и строительного леса. Для добычи камня по всей длине Сибирского тракта были открыты каменные и песчаные карьеры.

Дорожная служба старалась обеспечивать достаточно хорошее, для проезда, содержание проезжей части. Каждый участок великой дороги нужно было ремонтировать, строить мосты, стелить гати (Рис. 6; 7). Повинность эта возлагалась на села, находящиеся вдоль тракта. За любую провинность жестоко наказывали. Крестьяне вносили денежную и натуральную плату для содержания дороги и привлекались к трудовому участию по ее обустройству, к бесплатным принудительным перевозкам различных грузов, расчистке пути, по требованию проезжавших предоставляли провиант. Поэтому, несмотря на оживление торговли, крестьяне старались отселиться подальше от тракта [Словцов, 2012, С. 123-126].

Чтобы путники не плутали в снег и непогоду, императрица Екатерина II распорядилась высадить вдоль тракта березы на расстоянии почти трех метров друг от друга. Деревья должны были предохранять тракт от снежных заносов. Эти старые березы, которые в народе так и называли «екатерининскими», встречаются и сегодня. Каждое крестьянское хозяйство в расположенных вдоль тракта деревнях обязано было посадить по несколько берез и следить за их выживанием. После указа Екатерины II, где-то в 60–80-х годах XVIII века началась первая большая перестройка Сибирской дороги — ставились верстовые столбы, строились мосты, почтовые станции и избы для ямщиков [Словцов, 2012, С. 245-252].

Устройство Московско-Сибирского тракта регламентировалось рядом правительственных документов. Так, в 1748 г. Сибирская канцелярия направила в Томск и Тару указ с требованием «на тех дорогах, где больше проезжают всякого звания люди по нужнейшим делам, построить станции и зимовья, на каждом из коих должно находиться по 4 хороших лошадей». В 1822 г. был принят указ о

содержании сухопутных сообщений в Сибири. В уставе указывалось, что «дорога должна быть в середине возвышена до 2-х футов, мосты, имеющие длину более 20-ти сажень, должны быть не уже 3-х сажень, верстовые столбы ставятся при въезде в селения, где будут почтовые станции при почтовых домах», «шлагбаумы устанавливаются на мостах, где учреждён денежный сбор с проходящих обозов», «на столбах прибавляется табличка с указанием перевозной таксы» [Словцов, 2012, С. 367-373].

В 1862-63 гг. Главным управлением путей сообщения был принят ряд циркуляров, в которых говорилось об устройстве трактов.

В одном из таких документов было сказано: «Для приведения дорог в удобные к проезду состояния полезно:

1. Придавать дорогам сим по их ширине поперечную профиль с возвышением середины дороги над общим её уровнем, и на этой возвышенной средней полосе устроить проезжую часть выпуклою поверхностью от середины к краям. Дабы вода могла свободно в обе стороны стекать.
2. Обратить особое внимание на улучшение этой возвышенной средней проезжей части, которую, смотря по надобностям местным, укрепить на ширине до 3-х сажень способом, наиболее соответствующем почве, например, в песчаном грунте вереском, ельником и глиной, в болотистых местах фашинником и, наконец, сверху песком, гравием или камнем.
3. Необходимо обратить внимание на должное содержание в исправности и боковых продольных канав, а ровно и на отвод воды в них».

В дополнении к этому циркуляру говорилось: «Если дороги имеют ширину от 10 до 15 сажень, то углубить существующие боковые канавы для свободного стока воды к пересекающим дорогу рекам, ручьям и оврагам или отвести воду в сторону. В местах, где было большое следование пешеходов, устраивать по внешней стороне за канавами для пешеходов валики, которых ширина может изменяться по количеству добытой из канав земли, самой дороге придавать выпуклость с подъёмом по середине от  $1/35$  до  $1/45$  все ширины посредством срывки земли ближе к канавам и насыпи её по средней части дороги. Затем в местах, где бывает прогон скота, следует назначить для этих целей с боку дороги



особую полосу шириной в шесть саженей. Ширина проезда при сухом и твердом грунте – 5 сажен, при мягком и глинистом и чернозёме – 10 сажен (Рис.5). По низким и болотистым местам дорога должна возвышаться в виде полотна на фашинах и потом засыпаться сухой землей. Ширина мостов, плотин, гатей – 4 саженей. Ширина канав на твёрдом грунте 1,5 – 2 аршин, на мягком – 3-4 аршин, по болотам от 2 до 2,5 сажен» [Катионов, 2008, С. 96].

Таким образом, трактовая дорога представляла собой широкую накатанную грунтовую дорогу, возвышенную в середине и с канавами по обе стороны для отвода воды. Вдоль тракта вкапывались трёхметровые верстовые столбы. Они устанавливались через каждую версту, при почтовых станциях, селениях и мостах.

Обустройство тракта вызвало к жизни новый тип планировки населённых пунктов – притрактовую застройку. Деревни и сёла, расположенные у тракта, имели двустороннюю застройку по обеим сторонам дороги и большую протяжённость. Их окраины отставали от центра на расстояние 1-2 км. Для создания большей компактности протяжённой улицы избы ставились обычно узкой стороной к дороге. Таким образом, на улицу выходили только торцы изб, амбаров и ворота. Центральная часть около церкви обычно расширялась за счёт дополнительных улиц, идущих параллельно тракту. Строительство Московско-Сибирского тракта способствовало дальнейшему заселению Сибири и явилось причиной создания большинства притрактовых населённых пунктов.

Дорога строилась методами принудительной правительственной колонизации. На Московско-Сибирский тракт переселяли ямщиков из европейских регионов России, здесь же селили ссыльных, помещичьих крестьян, сданных в зачёт рекрутов, обживали эти места и вольные переселенцы из России, других районов Сибири. В XVIII в. Сибирская канцелярия предлагала воеводам привлекать для переселения на тракт крестьян и разночинцев. По мере развития тракта рос и приток к нему переселенцев. Постепенно он стал линией наибольшей густоты сибирского населения.

За 50 лет существования Московского тракта географическое размещение крестьянства в Томской губернии дало следующие цифры: в 1808 г. в притрактовой зоне проживало 23609 переселенцев и 31080 старожилов, в 1817 соответственно 40131 и 25871 человек [Катионов, 2004, С. 376].

Переселенцы на тракт на два года освобождались от всех повинностей, кроме подушной подати за то, что на них возлагалась перевозка курьеров и чиновников по службе.

На крестьян притрактowych сёл и деревень после окончательного устройства тракта и заселения, кроме непосредственного его обслуживания, правительством были возложены дополнительные повинности, связанные с содержанием дороги, мостов, переправ, провозки воинских команд и прочее. Подсчитано, что натуральные и денежные повинности сибирских крестьян в 40 раз превышали расходы крестьян в Российских губерниях.

Таким образом,

1. Московско-Сибирский тракт создавался указами царского правительства в целях освоения восточных окраин России и торговли с Китаем. Первые указы датируются концом 17 в. и связаны, преимущественно, с подписанием Нерчинского договора
2. Указами правительства регламентировались маршрут и обустройство тракта, правила передвижения, организация почты, вплоть до частных вопросов (высадка деревьев вдоль тракта).
3. Непосредственно обслуживание тракта было возложено на крестьян, которых правительственными указами селили вдоль тракта. Содержание дороги являлось формой натуральной повинности для местного населения.
4. Как государственный транзитный путь Московско-Сибирский тракт функционировал до начала 20 в. – до открытия Транссибирской железной дороги. Впоследствии он продолжал использоваться как для местных нужд, так и для дальних перевозок, благодаря своей относительной дешевизне.

## Глава 2. Функционирование Московско-Сибирского тракта

### 2.1 Почтовое сообщение на тракте.

Одной из причин основания и устройства Московско-Сибирского тракта послужила организация государственной почтовой службы и почтового сообщения (Рис.2). Строительство тракта достаточно быстро оправдало ожидания правительства. Если в 1724 г. почта из Москвы в Тобольск доставлялась один раз в месяц, то в 1734 г. уже еженедельно, а в 1754 г. – 2 раза в неделю. На развитие почтовых сообщений на Руси отчасти имело влияние многолетнее господство татар, которые еще в Азии устанавливали для гонцов и послов особые станы, куда окрестные жители должны были доставлять лошадей и продовольствие. Слова, «ям» и «ямщик»- татарские, первое – от «дзям» – дорога, второе – от «чи» – проводник. В России в ямщики шли «охочие люди», селившиеся слободами, зачисляемые в разряд служилых людей. На Сибирском тракте ямщики размещались лишь на западном участке (до Тюмени), остальные участки тракта обслуживали крестьяне [Чернышевский, 1854, С. 357].

Интересны найденные О.Н. Катионовым в архивах свидетельства о наборе людей на почтовую гоньбу. «Условия почтовой гоньбы в Сибири были тяжёлыми. Поэтому в гонщики набирались люди всех чинов и сословий, в том числе и стрельцы, и казаки, и торговые люди, «которые своею охотою пожелают служить ту ямскую службу». В других местностях России этого не допускалось. Упрочилась и формальная сторона выбора ямщиков. По существующей системе за нового охотника ручались все, или по крайней мере, большая часть односельчан. Для сибирской же гоньбы добропорядочность кандидата гарантировалась священником того прихода, в котором он жил» [Катионов, 2008, С.130].

В 1742 г. все податное население было разделено на ямские сотни, которые своими силами содержали зимовья, почтовые станции и должны были на своих лошадях «править курьеров и прочих персон».

В 1824-25 гг. была предпринята попытка содержать почтовые станции за счёт денежного сбора в земскую повинность посредством подрядчиков. Но это начинание себя не оправдало.

И с 1826 г. ямская повинность снова «исправлялась натурой». В распоряжении Генерал-губернатора Западной Сибири указывалось на то, что

«каждая волость и селение и каждый поселянин должны знать, где им, сколько, каким числом уравнительно одному перед другим по очередям без отягощения можно было обывательскую почтовую гоньбу содержать, также и побочных от трактовых путей селения: сколько всегда, и тоже поочередно, в готовность к проезду волостных и земских чиновников и прочих чинов, иметь лошадей.

Для этого в каждой канцелярии составить расписание... Надобно расписать на каждый станец ям, какое селение, в какую волость должно, сколько выставлять обывательских лошадей». Так же предписывалось на Сибирском тракте содержать 1 лошадь 30-ти душам (там же). Таким образом, например, на участке от Барнаула до Томска и далее по тракту до станции Тырышкина для содержания 510 лошадей в расписание было назначено 45900 душ. На всём протяжении тракта через 25-30 вёрст были возведены так называемые «ямы» (почтовые станции) с домами для отдыха проезжающих, с амбарами, сеновалами и помещением для ямщиков [Зинин, 1895, С. 45-48].

## 2.2 Перевозка грузов по тракту.

Специалистов по перевозкам грузов в Сибири называли доставщиками. В них была чрезвычайная нужда, так как преодолевать здешние снежные пустыни было делом небезопасным.

Доставка грузов была делом хлопотным, так как доставщик-подрядчик должен был договариваться с артелями ямщиков, с дворниками (содержателями постоянных дворов), с хозяевами груза и их доверенными, с чиновниками, которые брали провозные пошлины. Кроме того, доставщик был обязан иметь хорошие организаторские способности, разбираться в людях и лошадях, быть физически крепким человеком, способным постоять и за себя, и за артель. Доставщики выделялись из рядчиков ямщицких артелей, из купеческих приказчиков, доверенных, то есть из людей, лично знакомых с нелегким ямщицким трудом или ходивших с обозами. Доставщики знали сотни людей – от простых ямщиков до купцов-миллионщиков.

При первой транспортировке «доставщики» сдавали товар зажиточным крестьянам – «подрядчикам», которые брали на себя перевозку партий в 40-60 подвод. «Подрядчики» доставляли в обоз лишь половину, или даже меньше лошадей, а остальное количество их приходилось на долю «связочников». Каждый «связочник» имел до 5-6 лошадей. Кроме того, для присмотра за лошадьми нанимались рабочие – 1 человек на 5 лошадей. При безконном извозе подрядчик, берущий на себя перевоз товара, не имел собственных лошадей, а только сани и телеги. Погрузив товар, он вёз его на перекладных, запрягая на каждой упряжке новых лошадей, принадлежавших местным крестьянам и следующих под их управлением. Главную массу лиц, участвующих в таком извозе, составляли «связочники», т.е. извозчики, идущие каждый со своими лошадьми. Самый бойкий и бывалый из связочников обычно нёс обязанности «объездного». Часто он не имел своего воза, а объезжал обоз на самом лучшем коне в лёгкой кошеве. Он же рассчитывался за всех на постоялом дворе. Ямщики в обозе следили, чтобы их лошади выглядели не хуже других – чистили скребницей, тёрли, разбирали гриву, всегда подвязывали хвост. Считалось плохим тоном, если лошадь в обозе шла с распущенным хвостом [Архив КККМ о/ф 7886/117, С. 56].

Существовал особый обозный обычай ухода за лошадьми в период извоза. Так, например, грузы из Томска в Иркутск доставлялись в 20-17 дней. Вес клади на возу мог составлять от 18 до 25 пудов. Быстрота передвижения обеспечивалась тем, что на кормление лошади не требовалось особого времени. На постоянных дворах лошадей только поили и ставили на отдых, а кормили во время пути. К каждому возу была приделана кормушка с сеном, овсом и снегом – зимой, а летом корм смачивали водой. Лошади, идущие сзади, питались во время пути. До отхода обоза лошадей тщательно откармливали дней десять, в первый же день пути их не кормили, на второй остановке давали примерно 3 кг овса и глоток воды. На последующих остановках выдача овса и воды увеличивалась до такого количества, какое лошадь могла принять, и, наконец, она получала возможность есть и пить сколько угодно. Крестьяне считали, что без такой выдержки в обозе лошадь потеряет силы и не сможет их восстановить. При уходе в дальний извоз крестьяне брали с собой маленькие часовенки, которые ставились на передней подводе обоза. Укрепляли часовенки на столбиках, выточенных из дерева и раскрашенных красками (зелёной, синей, красной). Внутри под крышкой помещались маленькое распятие, икона Божьей Матери или чтимого святого. Сверху на крыше имелся крест, под ним колокольчик размерами немногим больше напёрстка [Красноженова, 2014, С. 33].

В форме обозов передвижение по тракту было организовано с увеличением объёма перевозок. При этом прибыль от извоза имели не только транспортные фирмы и зажиточные крестьяне, но и все слои крестьянского населения. Средняки получили возможность прокормить семью и лошадей в свободное от сельскохозяйственных работ время, а неимущие крестьяне использовались в качестве рабочих, ямщиков или работников на почтовых станциях и постоянных дворах.

## 2.3 Правила проезда по тракту.

К концу XIX в., когда Европа покрывалась сетью железных дорог, езда по Сибирскому тракту выглядела почти анахронизмом, вызвала больше нареканий, тем более что и число проезжающих значительно увеличилось. Но и тогда некоторые её стороны даже у бывалых людей вызвали восхищение: всё-таки, несмотря на сбои, значительная надёжность сообщения, дешевизна, скорость – и всё это на протяжении тысяч вёрст.

Каждый, желавший ехать на почтовых лошадях, должен был испросить подорожную на месте своего проживания. При получении лошадей дополнительно взимались «прогонные». Существовали специально утверждённые для всех почтовых трактов «Правила для проезжающих на почтовых лошадях». Правила регламентировали таксу, устанавливали количество выдаваемых лошадей и излагали правила продвижения по тракту. На каждой станции станционные смотрители вели станционную книгу, в которую записывались следующие данные: время прибытия проезжающего; «кому, куда, откуда следующему, сколько отпущено лошадей и с каким ямщиком; через сколько часов лошадь должна возвратиться на станцию». Правилами устанавливалось, что в почтовую кибитку запрягают по 2 лошади, а в дорожную коляску до 6. Там же указывалось, что «при съезде на станции разных проезжающих, отправляются прежде те, кои едут по казённой надобности, если же в одно время съехавшиеся следуют по казённой надобности, то из них получают почтовых лошадей прежде те, которые следуют по Высочайшему повелению; из многих же преимущество в скорейшем получении лошадей предоставляется тем, кои прежде прибыли на станцию» [Архив КККМ о/ф 7886/113, С. 39-46].

Регламентировалась и скорость движения по тракту. «О скорости движения ямщиков с почтой говорилось в Указе от 3 июня 1684 г., где предписано было ямщикам делать 7 вёрст летом и 5 осенью и зимой в час, а в случае опоздания без причины полагалось наказание: бить батоги» [Катионов, 2008, С. 130].

О встрече с почтовыми повозками пишет в своих письмах А. П. Чехов. «В ночь под 6 мая на рассвете вёз меня один очень милый старик на паре. Тарантасик. Я дремал и от нечего делать поглядывал, как в поле и в березняке искрились

змееобразные огни: это горела прошлогодняя трава, которую здесь жгут. Вдруг слышу дробный стук колёс. Навстречу во весь дух, как птица, несётся почтовая тройка. Мой старик спешит свернуть вправо, тройка пролетает мимо, и я усматриваю в потёмках громадную, тяжёлую почтовую телегу, в которой сидит обратный ящик. За этой тройкой несётся вторая тройка тоже во весь дух. Мы спешим свернуть вправо...» [Чехов, 1976, С.82].

Правила предписывали заведующим станциями немедленно исполнять все правильные требования проезжающего, не позволять себе ни малейшей грубости. В случае неисполнения этого проезжающий мог написать жалобу в установленную для этого книгу. Жалобная книга, как и книга для записывания выходящих в гон лошадей, припечатывалась к столу или стене в комнате для проезжающих, чтобы её можно было видеть и невозможно «было для утайки от проезжающих класть в ящик стола». Записанная проезжающими жалоба, согласно правил, должна быть рассмотрена не позже месячного срока. На каждой станции проезжающие могли купить молоко, яиц, «простую горячую пищу», пользоваться самоваром и необходимой посудой по таксе [Красноженова, 2014 С. 95-98].

Независимо от прогонов и других платежей, поступающих в пользу почтосодержателей, был установлен временно особый сбор в казну в размере 10 копеек за перегон с каждой отпускаемой почтовой лошади, со взиманием этого сбора при самом отпуске лошадей во всех почтовых станциях с проезжающих по казенной и по частной надобности, а равно – с отправителей, на почтовых лошадях, всякого рода экипажей (дилижансов, карет, омнибусов и т.п.) В удостоверение количества взысканных сборов проезжающим и отправителям экипажей на каждой станции выдаются квитанции, на обороте коих напечатаны правила о порядке взимания сборов и обжалования действий заведующих конными почтовыми станциями. Одновременно с введением означенного сбора, отменены действовавшие ранее правила о подорожных, требование которых в Азиатской России прекращается в губерниях Тобольской и Томской, а также в Иркутском, Туркестанском и Приамурском генерал-губернаторствах. При ближнем извозе на небольшое расстояние от 100 до 200 вёрст возчики получали расчёт не с пуда, как при дальнем, а за быстроту доставки и количество вёрст. Безконный извоз был доступен огромной массе населения, в нём могли участвовать и крестьяне,



имевшие одну лошадь. Для двулошадных он составлял один из важных источников благосостояния. Недаром в притрактовых деревнях бытовала поговорка: «Держись правой рукой за соху, а левой – за бич». И все же «подсобные промыслы у крестьян подгородних и притрактовых деревень приносят прямые выгоды только уже вполне разбогатевшим крестьянам, особенно многосемейным». Одиночки и малоконные этих источников не имеют. Большой частью крестьяне смотрели на извоз, как на возможность прокормить себя и лошадей в дороге, не затрагивая запасов, приготовленных на зиму. Отсутствие в течение нескольких месяцев зимой давало возможность прокормить рабочих лошадей до лета при случае и реализовать излишки сена на рынке. Недаром крестьяне занимались извозом в основном в осенне-зимнее время, когда заканчивались полевые работы. Летом же, несмотря на увеличение цен за доставку грузов, желающих идти в извоз было мало [Катионов, 2008, С. 213].

Ещё одним важным занятием населения притрактовых сел было «дворничество» – содержание постоянных дворов. «Постоялые дворы являлись удобными пунктами сбыта сельскохозяйственных продуктов для местных и окрестных жителей. ...Те дворы, где постоянно останавливались обозы, отличались обширностью надворных строений, навесов и величиной самих дворов, Полное число их на тракте нельзя было определить, так как они не оплачивали свой промысел... В 1897 году на тракте между Томском и Иркутском было зафиксировано 785 постоянных дворов». Это были только официально зарегистрированные дворы [Катионов, 2008, С. 241].

В обязанности «дворника» вменялось: дать в своей ограде помещение воза лошадям, а также возчикам, которых необходимо было накормить и отпустить им для прокорма скота нужное количество овса и сена. Содержать постоянный двор могла только зажиточная часть крестьянского притрактового населения.

По внешнему виду почтовая станция мало чем отличалась от большой деревенской избы. В ней обычно имелось два помещения, комната для проезжающих и комната для ямщиков. Во дворе непременно располагались конюшня, сеновал и амбар. Правительство стремилось развить в стране вольную почту, заключавшуюся в том, что содержание заведённых за счёт правительства или земских сумм зданий почтовых станций отдаётся желающим принять на себя

обязанности содержать определённое количество лошадей и экипажей. Однако большинство вольных ямщиков принимали проезжающих в своих избах и конкурировали с казённой почтой, поставляя вольных или обывательских лошадей для доставки пассажиров из одной деревни в другую. «А так как этих лошадей лучше кормили и содержали, чем казённых на почтовых станциях, то нередко проезжающим было выгоднее брать их. И ямщики, подъезжая к деревне, нередко спрашивали: «Куда везти – на станцию или к «дружку»?» [Красноженова, 2014, С. 43-48].

Помимо вольных промыслов – гоньбы и извоза, непосредственно с трактом были связаны и государственные повинности крестьян. Прежде всего это дорожная повинность. Изначально она была натуральной, а в начале 20 гг. XIX в. дорожную повинность пытались заменить денежными сборами (в денежных исчислениях составила 1/4 часть земских повинностей), но натуральная повинность была более эффективной и поэтому вновь возобладала.

В «Уставе путей Сообщения» отмечалось, что по Западной Сибири содержание мостов, дорог и перевозов «обратить в личную повинность крестьян, употребляя их к сему в свободное от полевых работ время и никогда не подрывая более пятой части тяглых душ, а отдалённым крестьянам и инородцам, «ведущим кочевой образ жизни совсем не входить в раскладку». На каждом участке стана избирался становой староста, который обязан был наблюдать за работами, распределять занятия. Каждую весну сельский староста должен был при участии понятых осмотреть свой участок и составить акт о всех необходимых починках, который представлялся волостным старшинам. К этому времени волостным правлением составлялись списки «могущих душ по волости», подлежащих отбыванию дорожной повинности. Работник должен был отработать на тракте до 30 дней, в основном в июне [Кузнецова, 1983, С. 3-18].

Многие исследователи отмечали, что дорожную повинность отбывали наиболее неимущие крестьяне. Запасливые крестьяне, очередь которых наступала к весне, подыскивали себе желающих взять их душу за известную плату.

## 2.4 Кандальный путь.

Кроме казённых почтовых станций на всём протяжении Сибирского тракта на расстоянии 25-40 вёрст друг от друга были поставлены этапы. Впервые они появляются в 20-х гг. XIX в., хотя этапное переселение в Сибирь началось еще в XVI в. По административной реформе путь следования арестантских партий делился на 61 этап. Как известно, первоначальная ссылка в Сибирь не знала каторги. Самые ужасные преступники, раз они были помилованы от смертной казни, ссылались в сибирские остроги, где их приписывали в пашенные крестьяне наравне с безвинными переселенцами, водворёнными там же по государственной надобности. Ссылного отличали только клейма и законные увечья – рваные ноздри, обрезанные уши и прочее.

С 1679 г. официально было повелено ссылать в Сибирь уголовных (а в последствии и политических) преступников на каторжные работы.

«Ссылных в Сибирь до 1763 г. доставляли через Казань до Соликамска водой, а от Соликамска до Тобольска сухим путём. А там уже губернатор, если не было указаний из столиц, распределял их по своему усмотрению» [Катионов, 2008, С. 190].

Каторжники, как мужчины, так и женщины, закованные в кандалы, конвоируемые солдатами, нестройными рядами двигались по тракту. Впереди на конях 3-4 казака, затем телеги со старцами, больными и детьми. За час такая партия продвигалась на 3-4 версты, за месяц должна была проходить около 500 вёрст. На полпути между этапами были построены полуэтапы для ночёвок. Сибирские полуэтапы представляли собой огороженное место 100 футов длиной и 50-75 футов шириной, внутри которого располагались 2-3 низеньких одноэтажных деревянных здания. В одном помещении размещались на ночь офицеры, в другом – солдаты, в третьем, самом большом – арестанты. В нём имелось 3-4 камеры с печами и двумя рядами нар из досок. Этапы различались размерами и расположением зданий (Рис.10). Этапные здания были больше и располагались в обширном дворе, в котором, в отличие от полуэтапа, имелись дополнительные хозяйственные постройки. Расположенные вдоль тракта этапные постройки окрашивались в грязно-желтый цвет. «По новому этапному тракту, начиная с

Тюмени на Тобольск и Тару тюремные помещения строились новые, а по старому тракту были приведены в исправность» [Катионов, 2008, С. 195].

Этапное движение регламентировалось принятым в 1822 г. «Уставом об этапах», которым были определены принципы обустройства тюрем, порядок движения ссыльных партий, обязанности и права командиров и солдат стражи, система учета перемещаемых заключенных. Центром управления ссыльно-этапным делом являлся Приказ о ссыльных в городе Тобольске.

Распорядок передвижения заключенных по Сибирскому тракту был таким: после каждых двух дней пути следовали сутки отдыха в пересыльной тюрьме или в этапной избе. Этапные избы имелись почти на каждой почтовой станции, с интервалом в двадцать пять – тридцать верст. Такое расстояние тюремными обозами, в составе которых бывали и подводы с домашним имуществом, преодолевалось, в среднем, как раз за два дня, и узников располагали на постой в очередной «гостинице» с решетками. Если арестант заболел или умирал, его клали на подводу и везли вслед за остальными. Так родилась небезызвестная поговорка «доставить живого или мертвого».

«Плечо» конвоирования составляло от трехсот до пятисот верст. Например, этап Пермь-Камышлов имел протяженность в четыреста верст. Конвоиры передвигались также, в основном, пешим порядком. Сдавая подопечных на границе этапа, они возвращались и отдыхали одну – три недели. А потом им под роспись вручали новую партию «кандалников» и «колодников»...

В двух десятках верст западнее Екатеринбурга в XVIII в. был воздвигнут столб с надписью «Европа – Азия». Дошедшие до этого места арестанты брали на память горстку земли, которую зашивали в мешочек и носили на груди. Другой географический символ находился в десяти верстах от села Тугулым. Здесь, на стыке Пермской и Тобольской губерний, возвышался столб «Сибирь» (Рис.8). У подножия этого памятника каторжники, обнажив бритые головы, покаянно крестились, падали ниц и со слезами шептали: «Прощай, Россия-матушка!..» [Кеннан, 1999, С. 187-192].

Трудно сказать, сколько человек за годы существования старого Московско-Сибирского тракта преклонили колени перед тугулымским обелиском. «Число сосланных в Сибирь и прошедших через московскую центральную тюрьму в

период между 1881 и 1891 гг. колеблется от 9984 человек до 12730 человек в год; стоимость пересылки их колебалась от 1012989 руб. до 1244686 руб. Стоимость пересылки одного ссыльного — 95 руб.» [http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/52587].

Через Урал проводили даже ссыльные партии девушек «для восполнения недостатка в женщинах». А для обслуживания этого транспортного потока в конце XVIII в. на Средний Урал были переселены из Поволжья несколько десятков тысяч ямщиков.

«Было установлено два порядка передвижения арестантов: пересыльные передвигаются круглый год, ссыльные же — только в навигационное время, а зиму проводят в тюрьмах, откуда направляются в центральные пересыльные тюрьмы в Москве, Казани, Перми, Тюмени и Томске» [Кеннан, 1999, С. 256].

По данным из архивов Музея Камышловского СИЗО-4, в XVIII-XIX вв. стены Камышловской этапной тюрьмы пропустили через себя более 490 тысяч ссыльных. В начале XIX в. здесь ежегодно останавливались 5-8 тысяч «постояльцев» в кандалах. Например, в 1831 году по этапу через Камышлов прошагали 7027 человек. А во второй половине XIX столетия в Камышловской тюрьме за год размещалось уже от 10 до 18 тысяч арестантов [Иванов, 2014, С. 173; <http://gosrf.ru/news/19706/>].

По Сибирскому тракту проезжали и политические бунтари.

В советской историографии называлась такая цифра: за сто лет с 1783 по 1883 год по Большому Сибирскому тракту прошли примерно полтора миллиона заключенных... Ссылка уголовных и политических преступников в Сибирь рассматривалась как средство заселения края при ограничении свободы переселения. Существовали несколько разновидностей ссылки: после отбытия каторжных работ, на поселение, административная, на водворение. Чем серьезнее нарушен закон, тем дальше на восток отправлялся осужденный [Иванов, 2014, С. 175-176].

В 1790 году проехал в Якутию на Ильменский острог автор «Путешествия из Петербурга в Москву» А.Н. Радищев. Судя по его мемуарам, в обоих случаях размещали его в Камышлове на почтовой станции. Кандалы с него сняли уже где-то под Вологдой, и дальше А. Н. Радищев передвигался почти как обычный

путешественник, хотя и в сопровождении конвойных нарядов.

В 1835 году проехал в Пермь А.И. Герцен, в 1850 году в кандалах проехал Ф.М. Достоевский. За ним шли петрашевцы, поэт А.Н. Плещеев. В 1864 году через Дебёсы был отконвоирован в кандалах Н.Г. Чернышевский, а с 1826 по 1828 гг. здесь побывали 52 декабриста, следом вскоре после их отправки поехали в Сибирь жены декабристов: Е.И. Трубецкая, М.Н. Волконская и другие.

Этапирование ссыльных оставило достаточно большой след в истории тракта. Тракт играл роль не только транспортной артерии для осуждённых. Часть средств, выделяемых государством на содержание ссыльных в пути, оставалась в бюджете крестьянских семей. Постройка и ремонт этапных зданий тоже приносила заработок части населения. Кроме того, на тракте обосновались сотни семей солдат и офицеров, нёсших службу на пересыльных пунктах.

## 2.5 Путешественники о Сибирском тракте.

Самое раннее упоминание подневольного путешествия по Сибирскому тракту принадлежит протопоту Аваакуму: «Таже послали меня в Сибирь с женою и детьми. И колико дорогою нужды бысть, тово всево много говорить, разве малая часть помянуть. Протопопица младенца родила; больную в телеге и повезли до Тобольска; три тысящи верст недель с тринадцать волокли телегами и водою и саньми половину пути» [[HTTP://WWW.RHISTORY.RU/ISTOCHNIKI06\\_079.HTML](http://www.rhistory.ru/istochniki06_079.html)].

Американский исследователь Дж. Кеннан, путешествуя по Сибири в 60-80-х гг. XIX в., писал: «Пожалуй в целом мире не найдется другого так хорошо и широко организованного способа доставки пассажиров на лошадях, как казённая почта в России. Вся империя покрыта сетью почтовых дорог. Вы можете уложить свои чемоданы в Нижнем Новгороде, взять из почтовой конторы подорожную и можете ехать в Петропавловскую Камчатку с полной уверенностью, что на всём пути вас будут ждать лошади, олени, собаки, готовые везти вас день и ночь к месту вашего назначения» [Кеннан, 1999, С. 158]. Организация дорожных и почтовых перевозок в России отличалась от западноевропейской, где почтовая карета-дилижанс выходила постоянно из определенного места в определенный час. В России же перевозка почты не совпадала с перевозкой пассажиров. «Пошлите свою подорожную на ближайшую почтовую станцию и через час вы будете, ехать со скоростью 10 верст в час, находя на каждой станции свежую смену лошадей» [Катионов, 2008, С. 184].

В 1897 г., возвращаясь из ссылки, А.Н. Радищев опять проехал по Сибирскому тракту, оставив воспоминания об этом путешествии: «29 апреля. В Камышлов приехал около вечера. Пил чай у городничего, который, хотя, чтобы я его уважил, сказал, что хочет видеть сына моего, потом мне даст лошадей, пускай и губернатор на него сердится...» [Радищев, 1952, С. 277].

«...Переезжая Кунгур, гора высокая... Старая воеводская канцелярия, в середине большая комната со столами и скамьями для писцов, в середине два столба, у одного цепь, в прихожей отгородка решетчатая, для сажания колодников... Тут же хранятся и орудия казни: топор, крюк, которым за ребра вешали...» [Радищев,

1952, С. 257].

Весной 1890 года А.П. Чехов, направляясь на остров Сахалин, проехал через всю Сибирь. Туда он отправился с целью изучения жизни ссыльных на царской каторге. От Тюмени до Томска он намеревался плыть на пароходе. Из Москвы писатель выехал 21 апреля 1890 года по железной дороге, затем плыл по Каме пароходом, до Екатеринбурга – снова поездом. Отсюда он 29 апреля запросил телеграфом Тюменское пароходство, когда пойдет пароход на Томск. «Первый пароход пойдет в Томск 18 мая», – отплыли из Тюмени, и Чехов, не дожидаясь навигации, решил дальше ехать на лошадях. Прибыв в Тюмень по железной дороге 3 мая. Из Тюмени Чехов отправился дальше по Сибирскому тракту, о котором отозвался как о «самой большой и, кажется, самой безобразной дороге в мире» через Ишим на Томск. «К вечеру лужи и дорога начинают мёрзнуть, а ночью совсем мороз, хоть доху надевай... Бррр! Тряско, потому что грязь обращается в кочки. Выворачивает душу... К рассвету страшно утомляешься от холода, тряски и колокольчиков; страстно хочется тепла и постели...» [Чехов, 1976, С. 79].

«Что за убийственная дорога! Еле-еле дополз до Красноярска и два раза починял свою повозку; лопнул сначала курок – железная, вертикально стоящая штука, соединяющая передок повозки с осью; потом сломался под передком так называемый круг. Никогда в жизни не видывал такой дороги, такого колоссального распутия и такой ужасной, запущенной дороги. Буду писать о её безобразиях в «Новом времени»...» [Чехов, 1976, С. 96].

Воспоминаний современников, русских и иностранцев, путешествовавших по сибирскому тракту, было немало. Обычно повторялось, что «дороги здесь ужасные», но при этом за протяженность тракта (почти вся Россия!) и скорость доставки эту же дорогу прозвали «восьмым чудом света». Образ этого «чуда» проникал и в сочинения писателей, никогда в Сибири не бывавших. Так о путешествии по тракту упоминается во второй части романа «Робинзон Крузо», Даниэля Дефо [<https://ru.wikipedia.org/wiki>]. [Рис 11]



## **Выводы**

1. Развитие почтовых и грузовых перевозок являлось мощным стимулом развития торговли, сельского хозяйства и промышленности Сибири и Дальнего Востока, одновременно совершенствуя систему централизованного управления регионом.
2. Поток ссыльных по Московско-Сибирскому тракту ускорил заселение региона, оказав воздействие также на его экономическое развитие. Практика перевода на поселения после каторги и ссылки дворян и разночинцев способствовала развитию культуры, образования, введения новых методов ведения хозяйства.
3. Большая известность Московско-Сибирского тракта в России и других странах отразилась в воспоминаниях ссыльных, ученых, и писателей, по своей или чужой воле путешествующих в Сибирь. Образ главной транспортной артерии России складывался из представлений как о «восьмом чуде света», так и об «убийственных дорогах».

## Заключение

Московско-Сибирский тракт был самой длинной в мире сухопутной дорогой, но при всей своей длине это был наиболее короткий путь, связавший восточные окраины Российского государства с центром. Являясь главной сухопутной транспортной артерией Сибири, он представлял собой сложное по организации и обслуживанию предприятие, служившее для перевозки людей и грузов. «...Полоса вдоль Московско-Сибирского тракта была одним из самых промышленных районов Сибири. Чем ближе к тракту, большим городам, местным торгово-промышленным центрам, удобным путям транспортировки, тем больше доля населения, занимавшегося кустарными промыслами и торгово-предпринимательской деятельностью. Тракт служил артерией, которая давала жизнь не только извозу, но и кустарным промыслам, обслуживавшим извоз» [Катионов, 2008, С. 249]. Обслуживание тракта (извозный промысел, ямщина) способствовало формированию ремесленных и торгово-транспортных функций городов, пришедших на смену военно-оборонительным.

Роль путей сообщения, соединяющих центральные районы России с Сибирью и Дальним Востоком, огромна. Их проложение «в новые районы втягивало эти районы в товарно-денежные отношения, уничтожало в них дикость, патриархальщину, способствовало развитию промышленности, торговли и политической централизации» [Катионов, 2004, С. 3]. Полоса вдоль сибирского тракта становится одним из самых крупных промышленных районов Сибири. Сибирский тракт сыграл немаловажную роль в развитии и Енисейской губернии. Он оказал существенное влияние на развитие городов, через которые проходил – Ачинска, Красноярска, Канска. В них располагались десятки постоянных дворов, фуражных складов, бань, мастерских, занятых обслуживанием постоянно растущего грузопотока.

Благодаря тракту ускорилось заселение Сибири и Дальнего Востока переселенцами из центральных губерний России, что способствовало развитию экономики региона. Большую роль в развитии образования и культуры сыграли ссыльные дворяне и разночинцы.

Сибирский тракт имел всероссийское значение на протяжении полутора

веков. Он начал утрачивать его после появления речного пароходного движения в 1840-е годы, и особенно после прокладки железной дороги в Сибирь в 1890-е. Транспортные потребности страны росли, и следствием этого стало строительство Транссибирской магистрали, завершившееся в 1903 году. Это положило конец медленной караванной торговле. С этого момента дорога, имевшая транзитное значение, становится путём, обслуживающим, главным образом, потребности местного населения. Начинают формироваться подъездные пути к железной дороге, и извозный промысел продолжает развиваться на этих путях. Кроме того крестьянские хозяйства начинают ориентироваться на выпуск продукции, имеющей спрос в Европейской части России и Европе.

Московско-Сибирский (Большой Сибирский) тракт имел огромное значение в истории Российского государства, являясь мощным рычагом экономического освоения просторов Сибири и Дальнего Востока. Как «восьмое чудо света» остался он и в воспоминаниях путешественников и в народном фольклоре.

## **Список использованных источников и литературы:**

### **1. Источники:**

- 2 Красноженова М.В., Дневник этнографической поездки по тракту 1927 г. (рукопись). Архив КККМ о/ф 7886/103 – С. 72
- 3 Красноженова М.В., Быт Большого Сибирского Тракта, (рукопись). Архив КККМ о/ф 7886/113 – С. 152
- 4 Красноженова М.В., Выписки из литературных источников и рассказы очевидцев о Большом Сибирском тракте 1925-1929 г., (рукопись). Архив КККМ о/ф 7886/117 – С. 76
- 5 Красноженова М.В., Материалы по главам к рукописи «Быт Большого Сибирского тракта». Часть 1, (рукопись). Архив КККМ о/ф 7886/114 – С. 125
- 6 Красноженова М.В., Материалы по главам к рукописи «Быт Большого Сибирского тракта». Часть 2. Выписки из литературных источников, (рукопись). Архив КККМ о/ф 7886/115 – С. 167
- 7 Красноженова М.В., Рассказы жителей Большого Сибирского тракта. Записи 1925-1929 г. (рукопись). Архив КККМ о/ф 7886/116 – С. 69

### **2. Литература:**

4. Боженко Л.И., Сб. Статей. Труды Томского областного краеведческого музея. Изд-во Том. Ун-та, Т. XII, Томск, 2002. – С. 274
5. Быконя Г.Ф., Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. – Новосибирск, Наука Сиб. отд-ние, 1981 г. – С. 248
6. Вдовин А.С., Гуляева Н.П., Макаров Н.П., Баташев М.С., Васильев А.Д., Выдрин Е.В., Русское географическое общество в Красноярске (1901-1937 гг.) – Красноярск: РИО КГПУ, 2001. – С. 120
7. Вилков О.Н., Очерки социально-экономического развития Сибири к. XVI – нач. XVIII вв. – Новосибирск, Наука. 1990. – С. 308
8. Григорьев В.Ю., Красноярское Географическое Общество на исходе 3-х лет своего существования. // Известия ВСОИРГО. Т.1. Вып. 6. – Красноярск, Красноярская Губернская типография. 1904. – С. 1-10
9. Грищенко Л.Н., Хроника малоизвестных страниц из жизни музея. // Второй век подвижничества. – Изд-во: КККМ, Красноярск, 2011. – С. 282
10. Емельянов Н.Ф., Заселение русскими среднего Приобья в феодальную эпоху.

- Томск, 1981. – С. 156
11. Емельянов Н.Ф., Население среднего Приобья в феодальную эпоху. – Томск, 1980. – С. 203
  12. Зинин Н., Воспоминания из сибирской жизни 1887-1892 гг. Чиновника по крестьянским делам. Изд-во: Типография Б.М. Вольфа, Фонтанка 92, угол Гороховой. СПб. 1895. – С. 185
  13. Иванов А.А., В Сибирь по этапу (XVII-XIX вв.). // Известия Иркутской государственной экономической академии. Выпуск 2. Изд-во: Федеральное государственное бюджетное учреждение высшего профессионального образования Байкальский государственный университет экономики и права. 2014. – С. 207
  14. Катионов О.Н., Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII-XIX вв. – Новосибирск, Изд-во: НГПУ, 2004. – С. 568
  15. Катионов О.Н., Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVII-XIX вв. Изд-во: НГПУ, 2-е издание. Новосибирск, 2008. – С. 372
  16. Кеннан Дж., Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885-1886 г.). Т.1. Изд-во: Блиц, Санкт-Петербург, 1999. – С. 392
  17. Кожухов Ю.В., Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX века (1800-1861 гг.). Изд-во: Ленинградского университета, Санкт-Петербург, 1967. – С. 359
  18. Кожухов Ю.В., Русские крестьяне Восточной Сибири во второй половине XIX века (1800-1861 гг.). 1967. – С. 222
  19. Колесников А.Д., Русское население Западной Сибири в XVIII– начале XIX в. Омск, 1973. – С. 415
  20. Красноженова М.В., Быт Большого Сибирского Тракта. КККМ ООО Изд-во: Поликор, 2014. – С. 192
  21. Кузнецова Ф.С., Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVII– начале XIX в. Земледельческое и промысловое освоение Сибири: XVII– начало XX века. Новосибирск, 1985. – С. 19-32
  22. Кузнецова Ф.С., Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи и образ жизни сибирского крестьянства периода

- разложения феодализма и развития капитализма. Новосибирск, 1983. – С. 3-18
23. Кузьмина Ф.С., Устройство главного Сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. Вып. 45. Новосибирск, 1970. — С. 23-34
24. Мамсик Т.С., Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII-XIX вв.: Народная культура и просветительский реформизм. // Опыт природопользования в Сибири в XVIII-XX вв. – Новосибирск, 2001. – С. 6-29.
25. Максимова С., На восток. Поездка на Амур (в 1860-1861 гг.). // Дорожные заметки и воспоминания 1864 г. Типография товарищества «Общественная польза», близь круглого рынка №5. СПб 1864г.– С. 588
26. Миллер Г.Ф., История Сибири. Т.1, Москва, Изд-во: Восточная литература РАН, 1999. – С. 630
27. Миненко Н.А., По старому Московскому тракту. – Новосибирск, 1986.
28. Плохих С.В., Ковалева З.А., История Дальнего Востока России. Дальневосточный государственный Университет; Тихоокеанский институт дистанционного образования и технологий. Владивосток, 2002. – С. 244
29. Радищев А.Н. Полное собрание сочинений в трех томах. Т.3. Москва, Ленинград, Изд-во: Академии Наук СССР, 1952. – С. 674
30. Словцов П.А., История Сибири. История Сибири от Ермака до Екатерины II. Изд-во: Вече. Москва, 2012. – С. 530
31. Чернышевский Н.Г., Магазин землевладения и путешествий. Т. 3. // Географический сборник издаваемый Николаем Фроловым. Типография Александра Семина на софийской улице. Москва, 1854. – С. 660
32. Чехов А.П., Полное собрание сочинений и писем в 30 томах. Письма в 12 томах. Т. 4. Изд-во: Наука 1976. – С.660.

#### **Интернет:**

- 2 <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/52587>
- 3 <http://gosrf.ru/news/19706/>
- 4 <HTTP://ELIB.SHPL.RU/RU/NODES/17824-T-12-CH-1-USTAV-PUTEY-SOBSCHENIYA-OBSCHIY-USTAV-ROSSIYSKIH-ZHELEZNYH-DOROG->

[1916#PAGE/1/MODE/GRID/ZOOM/1](#)

- 5 [HTTP://MY.KRSKSTATE.RU/DOCS/ARCHITECTURE\\_MONUMENTS/KAMEN\\_NYY-EKATERININSKIY-MOST-NOVOSYELOVSKIY-RAYON/](http://my.krskstate.ru/docs/architecture_monuments/kamen_nyy-ekaterininskiy-most-novosyelovskiyy-rayon/)
- 6 [http://www.rhistory.ru/Istochniki06\\_079.html](http://www.rhistory.ru/Istochniki06_079.html)
- 7 <http://shia63.narod.ru/bolshayamoskovskaya1.html>

#### **Список иллюстраций:**

- Рис. 1. Направления Московско-Сибирского тракта.
- Рис. 2. Учрежденный по Сибирской губернии почтовый тракт от первой станции Ачинской крепости до первой станции Иркутской губернии села Тулуна.
- Рис. 3. Схема сдвига «продольных» транспортных связей.
- Рис. 4. Фашинная гать, шириной в три сажени, уложенная в два ряда (профиль).
- Рис. 5. Чертеж дороги с отводными канавами.
- Рис. 6. Чертежи деревянных мостов.
- Рис. 7. Чертеж деревянного моста или трубы через канаву.
- Рис. 8. Столбы, стоявшие на дорогах.
- Рис. 9. Схема сибирских трактов XVII в.
- Рис. 10. Этап. Худ. Дж. Фрост

# Приложения

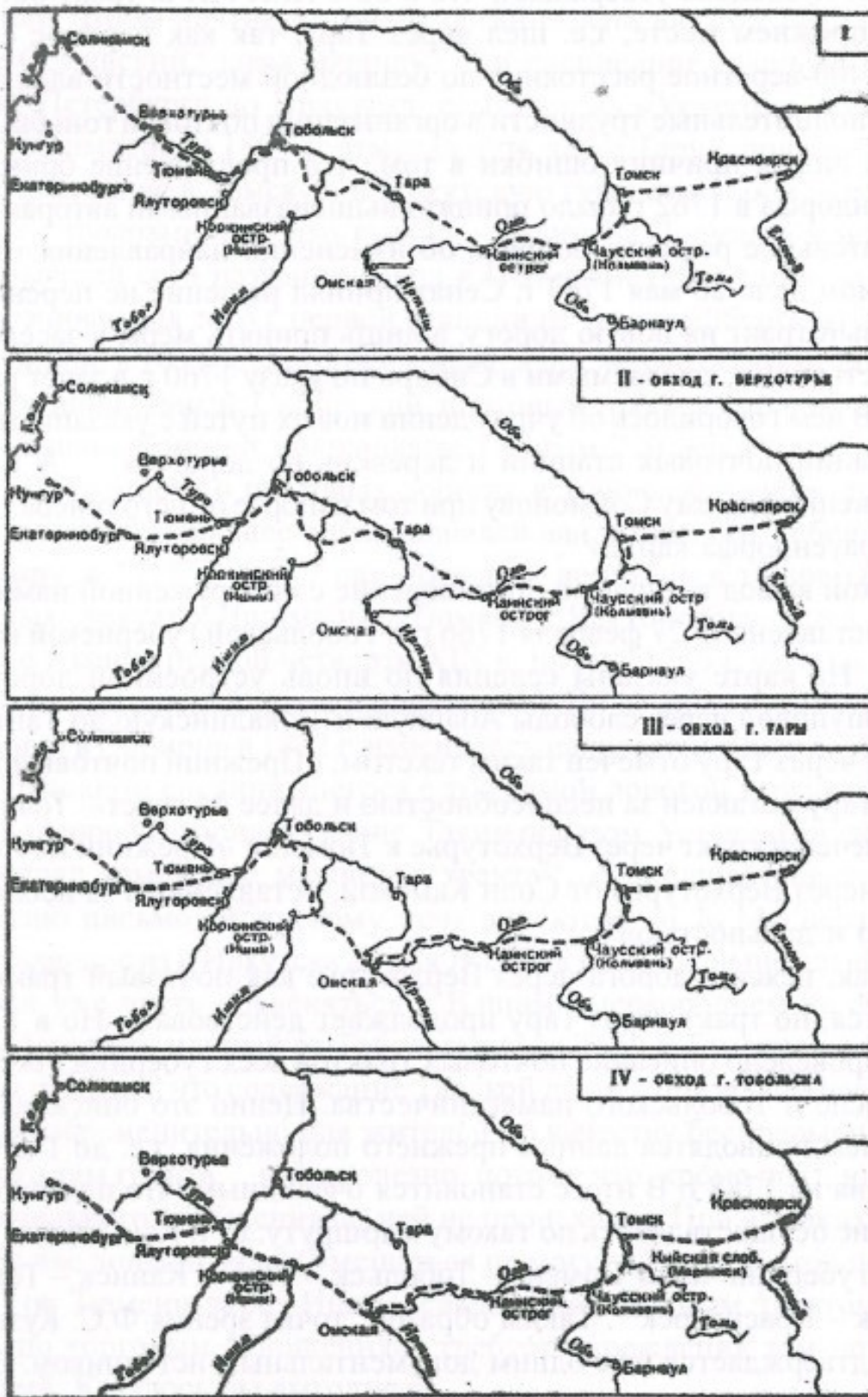


Рис. 1. Направления Московско-Сибирского тракта.







Рис. 3. Схема сдвига «продольных» транспортных связей.

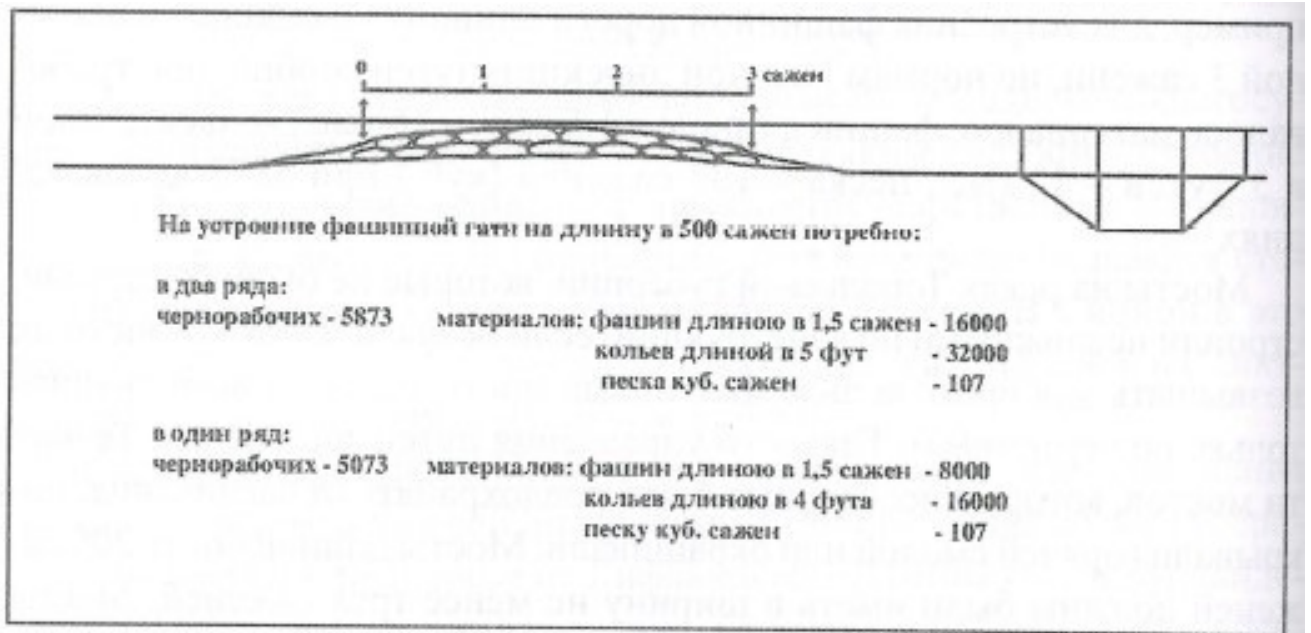


Рис. 4. Фашинная гать, шириной в три сажени, уложенная в два ряда (профиль).

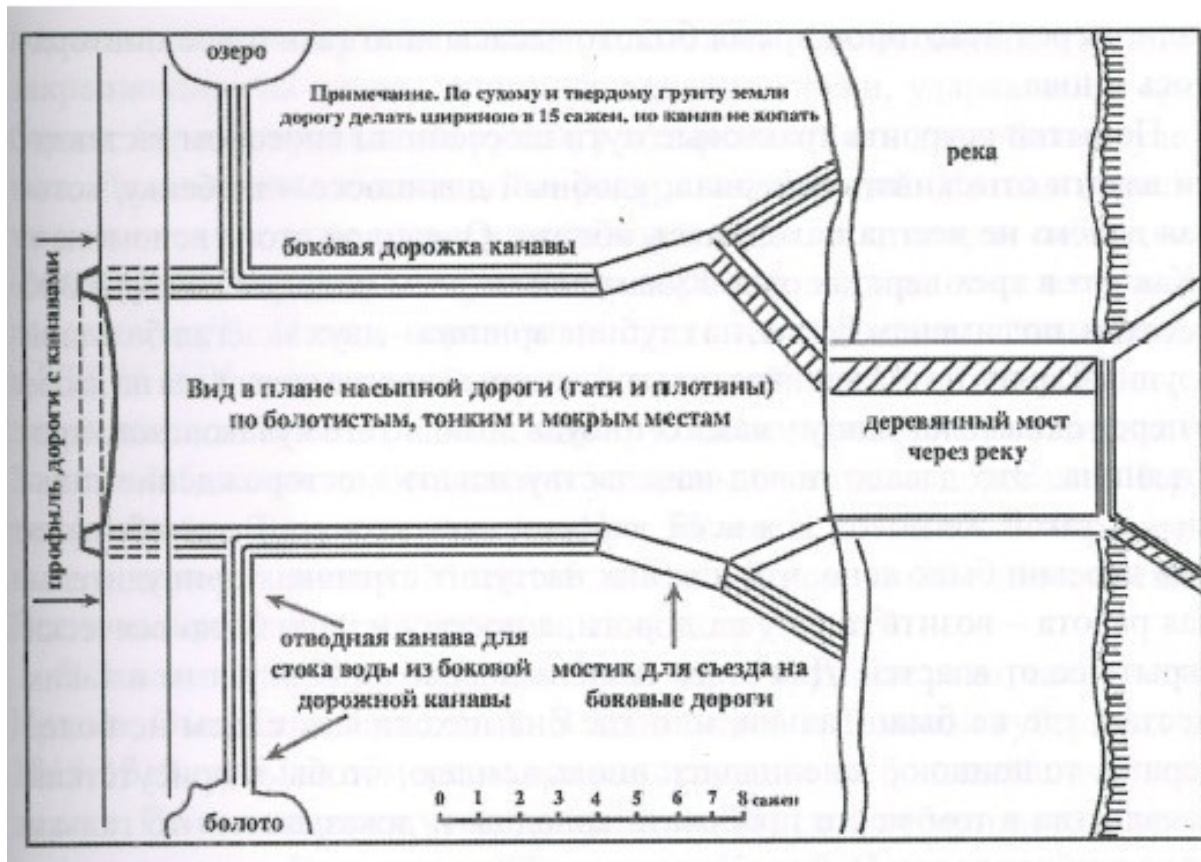


Рис. 5. Чертеж дороги с отводными канавами.



Рис. 6. Чертежи деревянных мостов.

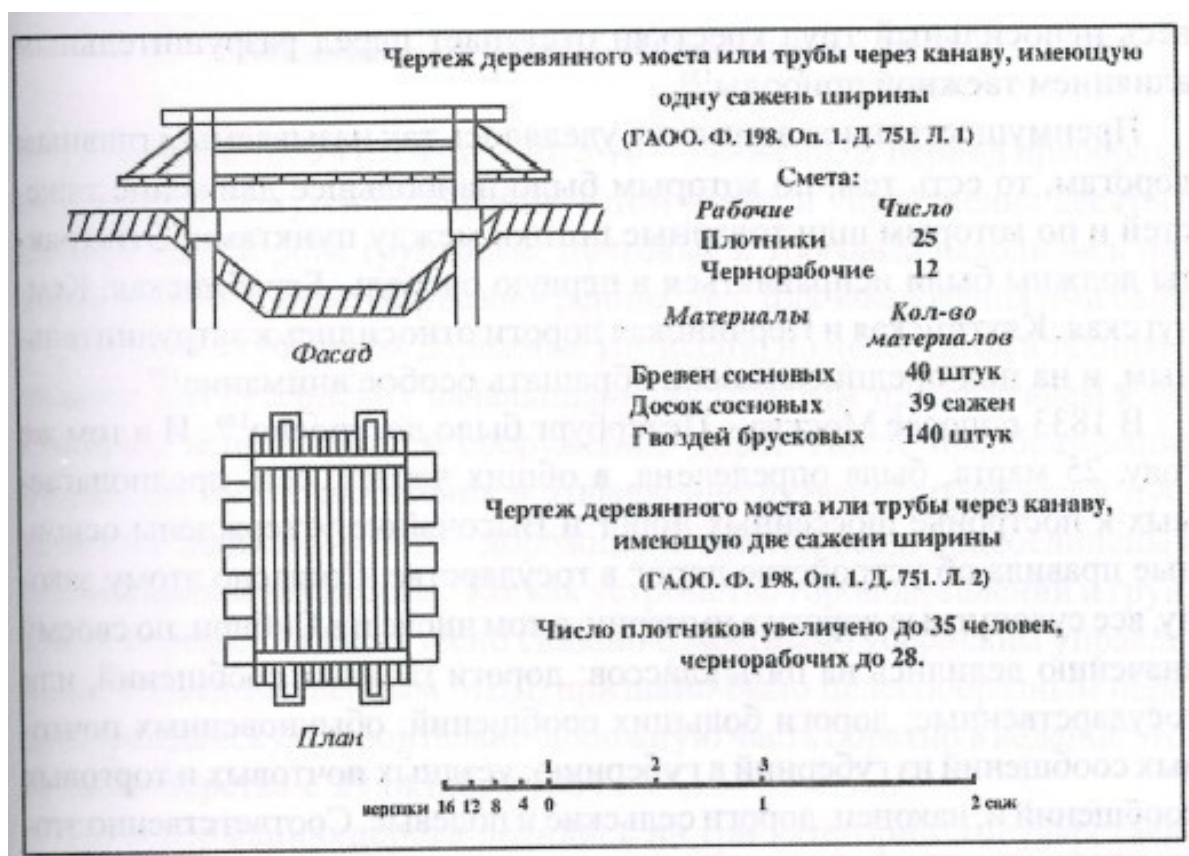


Рис. 7. Чертеж деревянного моста или трубы через канаву.

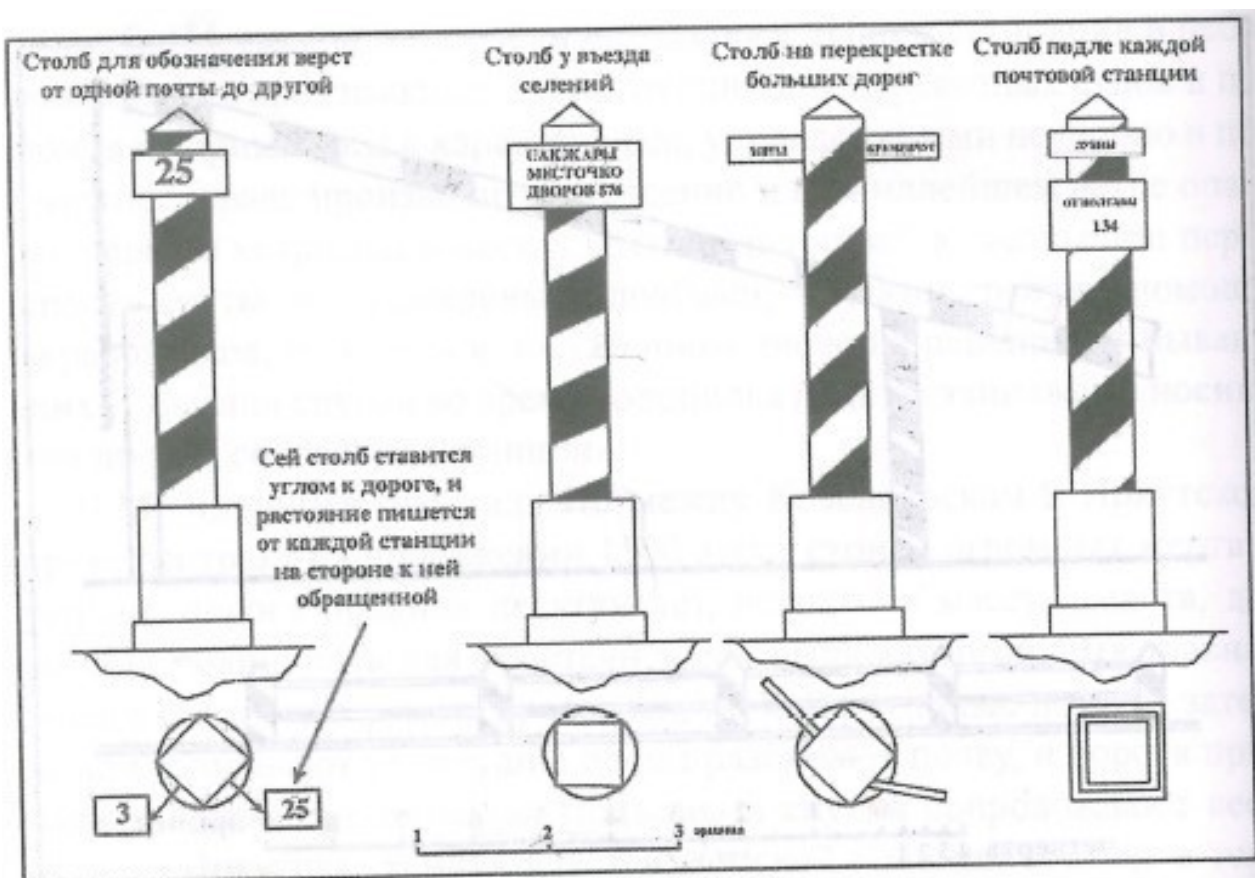


Рис.8. Столбы, стоявшие на дорогах.

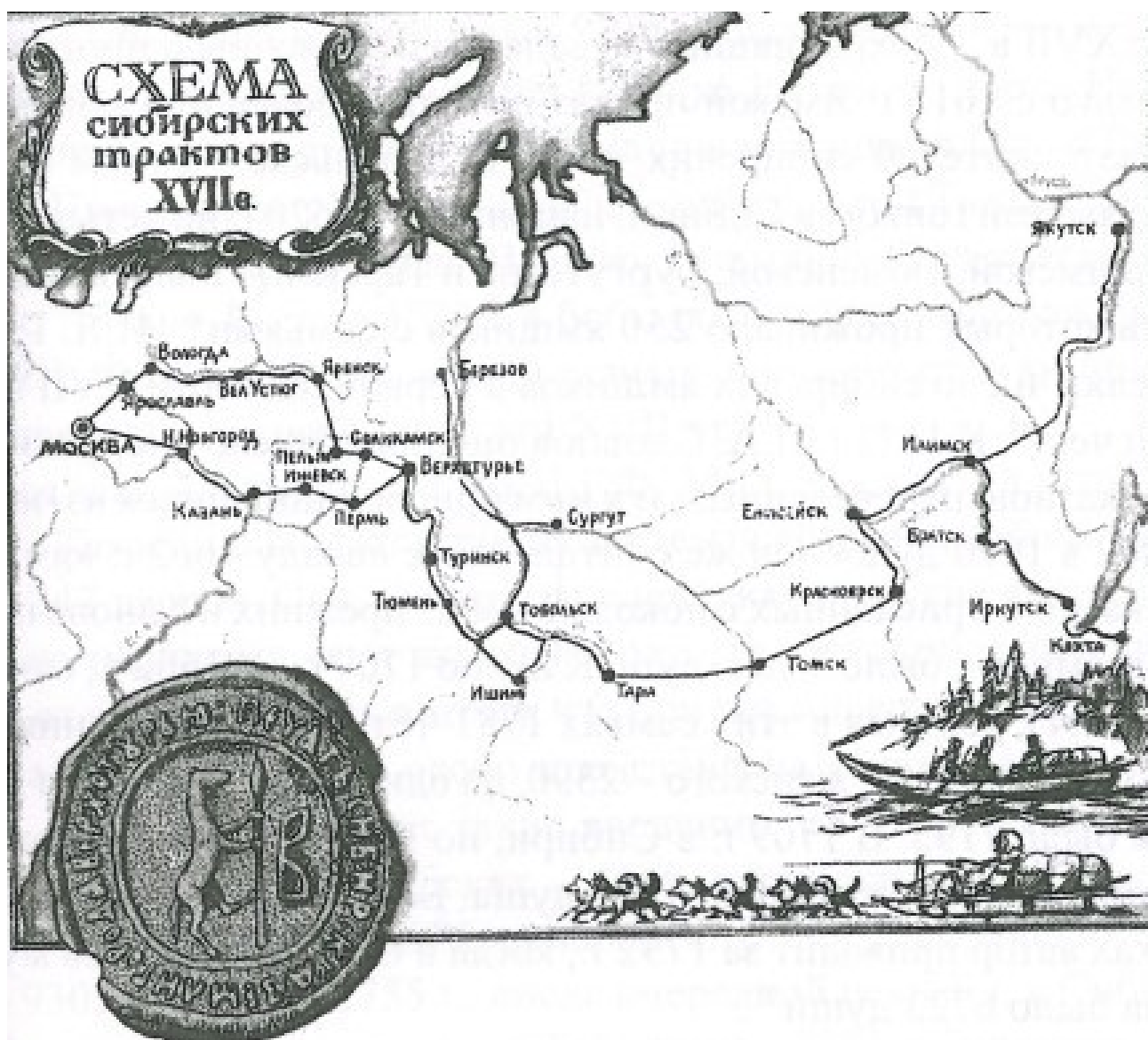


Рис. 9. Схема сибирских трактов XVII в.



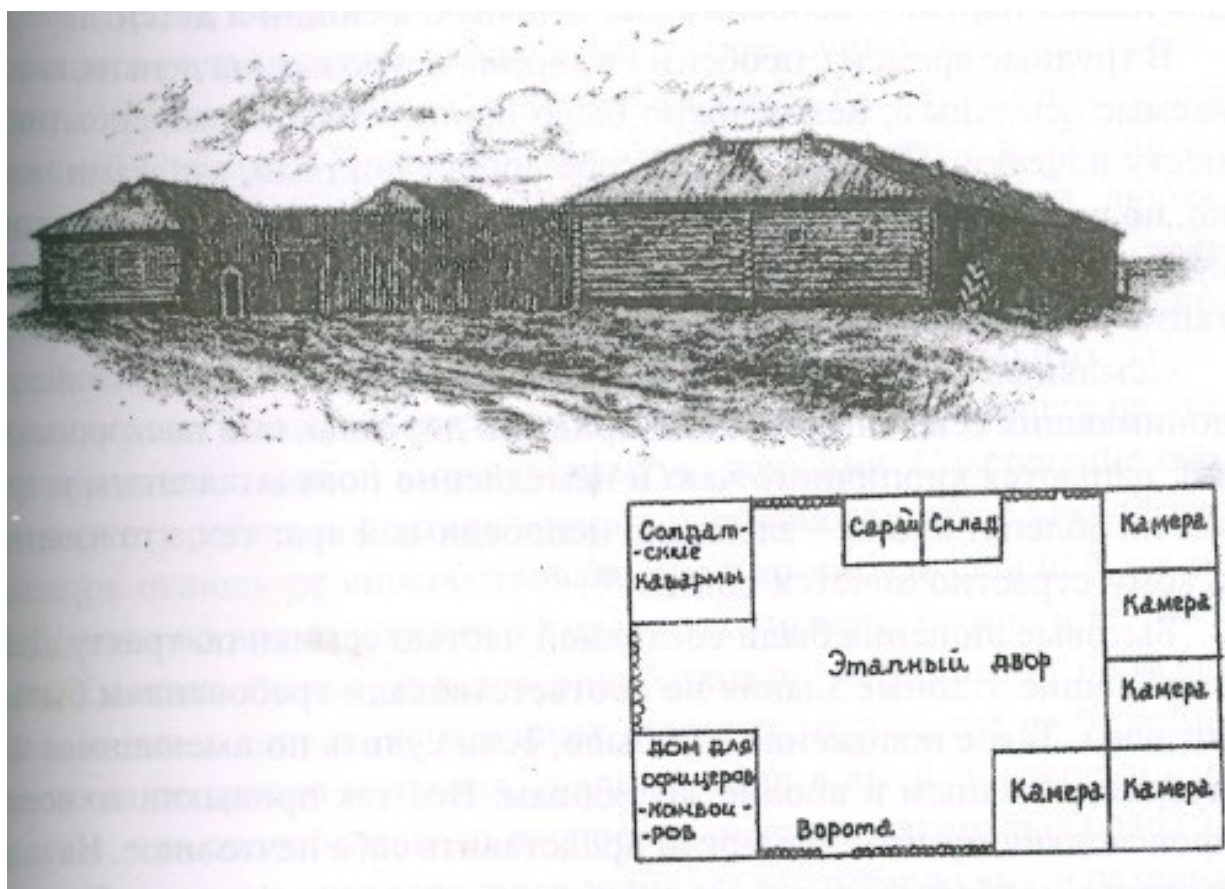


Рис. 10. Этап. Худ. Дж. Фрост



Рис. 11. Сибирский участок путешествия Робинзона Крузо обозначенный на карте Делиля