

## ПРОЕКТ «ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ТРАКТ»

Центральные районы Красноярского края вдоль современной Федеральной трассы М-53, в отличие от «глубинных» территорий (Пировский, С-Енисейский, Саянский, Идринский, Шарыповский, Каратузский и другие районы) имеют значимое преимущество в географическом размещении вдоль бывшего Великого Сибирского тракта. Налицо реальная возможность широкого использования исторических, экономических, социо-культурных преимуществ предназначения притрактовых районов как связующего звена общероссийской транспортной магистрали и реализации на данной основе комплекса культурно-исторических мероприятий «Великий Сибирский тракт».

- **Идея проекта:** Социокультурное развитие центральных районов на основе возрождения культурно-исторических традиций селений притрактовых селений (волостей Ачинского, Енисейского, Красноярского и Канского уезда Енисейской губернии), Великого Сибирского тракта и современной Федеральной трассы М-53.

### Задачи проекта:

1. Изучение истории Великого Сибирского тракта, сохранение и включение культурно-исторических памятников, традиций и его историко-этнографического наследия в качестве важнейшего ресурса социально-экономического и культурного развития современных притрактовых районов,
2. Интеграция существующих праздников и мероприятий в единую программу проведения на территории Красноярского края циклов историко-культурных мероприятий вокруг Идеи Великого Сибирского тракта и Федеральной трассы М-53.
3. Создать условия туристической и социально-образовательной привлекательности в использовании наследия истории и культуры Сибирского тракта и трассы М-53 в практических целях.
4. Привлечение внимания администрации районов, селений, культурно-просветительских учреждений, общественности к проблемам истории и использования традиций прошлого во благо развития центральных районов Края.
5. Реализация патриотического воспитания молодого поколения сибиряков в рамках культурно-образовательной деятельности направлений проекта, приобщение учащихся и студентов к изучению истории края, культуры и быта старожилов в прошлом и настоящем.
6. Активизация туристско-краеведческой деятельности образовательных учреждений и сферы дополнительного образования районов по направлениям Программы «Великий Сибирский тракт».

### ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА: Из истории Великого Сибирского тракта

Главная и самая длинная российская дорога Московско-Сибирский тракт был по-настоящему **первым общенациональным проектом**, объединившим огромную полиэтническую и поликультурную страну в единое целое..

С началом русского освоения Сибири, упрочением связей, с начала XVIII века действует Большая Сибирская дорога: согласно Указа Петра I об учреждении пути, соединяющего Центральную Россию с Сибирью. Однако прокладка Большого Сибирского тракта реально осуществилась при императрице Елизавете Петровне в 1733 - 1735 годах. При Екатерине II проведена комплексная перестройка Сибирской дороги. К концу XVIII века сложились две ветки Сибирского тракта: на севере – Петербуржско-Вологодская, на юге – Московско-Казанская. Основными пунктами тракта были: Москва – Владимир – Казань – Пермь – Екатеринбург – Тюмень – Тобольск – Томск – **Ачинск – Красноярск – Канск** – Иркутск и далее в Кяхту и Китай и через Охотск на Камчатку.

В 1817 году указом Александра I были утверждены «Правила об устройстве почтовых трактов». Полоса вдоль тракта была самым развитым районом Сибири. Здесь возникали новые селения, население которых было занято ямщиной, товарным извозом, кустарными промыслами, торгово-предпринимательской деятельностью и обслуживанием проезжавших.

Сибирский тракт являлся и этапной дорогой для передвижения ссыльных и каторжан. По тракту проследовали в ссылку известные писатели, революционеры, общественные деятели: А.Н. Радищев, М.И. Михайлов, Н.Г. Чернышевский, Н.А. Ишутин, И.А. Худяков, В.Г. Короленко, солдаты Семеновского полка, декабристы, участники Польских восстаний XIX в. С трактом связаны имена выдающихся путешественников, ученых: Г.Ф. Миллера, П.С. Палласа, А. Гумбольта, И.Г. Гмелина, Г.Н. Потанина, Н.М. Пржевальского. По Сибирскому тракту проследовали писатель А.П. Чехов, цесаревич Николай и многие другие.

**Особое место занимает Сибирский тракт в истории Приенисейского края.** Именно благодаря Великому тракту, г. Енисейск утратил свои ключевые позиции и уступил их Красноярску. Оказавшись на

перекрёстке сухопутных и водных дорог, Красноярск из пограничной крепости превратился в город, лежащий на, оживлённой трактовой магистрали между Россией и Китаем. С проведением тракта жизнь в Красноярске оживилась. Обслуживание тракта способствовало развитию торговли, промышленности и культуры.

***В течение двух столетий судьбы селений современного Емельяновского района тесно связаны с историей Сибирского тракта, с историей федеральной трассы М-53.***

К 1700 году вдоль Качи и Московско-Сибирского тракта в двадцати верстах от Красноярска на месте бывших качинских улусов выросли четыре зажиточных поселения: Заледеево, Емельяново, Арейское, Установо - прозванные Семиверсткой. В наиболее старой части современного села Емельяново находится один из самых старинных храмов Приенисейского края конца XVIII - начала XIX века – Св. Троицкий храм

Сибирский тракт способствовал мощному хозяйственному и культурному развитию Заледеевской волости. Вплоть до открытия железной дороги, Семиверстка славилась бойкой торговлей. Конные обозы везли пушнину, рыбу, янтарный мед, кедровый орех, грибы, ягоды, зерно, лес - все, чем щедро одаривала людей сибирская тайга. Крестьяне продавали хлеб, овощи, мясо, птицу, масло, круги мороженного молока, изделия домашнего ремесла. Население волости наряду с хлебопашеством и скотоводством занималось извозом, было связано с нуждами и торговыми интересами тракта. В селениях вдоль тракта были постоянные дворы, фуражные склады, тележные, санные и сбруйные мастерские. Под влиянием тракта сформировался архитектурно-исторический облик селений, дорожная инфраструктура.

С постройкой Транссибирской железнодорожной магистрали тракт потерял своё былое значение и известность. Тракт кардинально изменился, но перешел в новое качество Федеральной трассы М-53. Основное предназначение и функции Великого Сибирского тракта осталось прежним и продолжают сохранять судьбоносное значение для селений и жителей современного Емельяновского района.

### **Выводы:**

1. Участки Сибирского тракта с грамотными инженерными решениями того времени, развитой инфраструктурой трактовых станций, притрактовых селений, с храмами, с особой культурой Великой Сибирской дороги с особой культурой отношений, ментальностью жителей; дороги, связанной с именами известнейших исторических лиц, – это ***уникальный, самый протяженный в мире культурный ландшафт***, часть самобытной культуры Сибири.

2. Территории, на которых почти два столетия функционировал Великий Московско-Сибирский тракт, влияя на культуру, быт и социально-экономическое положение населения, развитие экономики и предпринимательства, и ныне ***богаты объектами*** культурного и природного наследия. Сохранившиеся фрагменты Великой дороги, памятники деревянного зодчества в притрактовых селениях, тайга с необъятными охотничьими угодьями, сибирские минеральные воды и лечебные грязи, привлекающие отечественных и зарубежных любителей путешествий, - все это историко-культурные, образовательно - воспитательные и туристские ресурсы. Они еще мало известны мировому сообществу и многим сибирякам.

3. Современные **центральные районы Красноярского края от Боготола до Н-Ингаша и Иланска** в отличие от многих «глубинных» территорий края ***имеет значимое преимущество*** в размещении вдоль Великого Сибирского тракта и Федеральной трассы М-53. Возможно реализовать ***шанс использования*** исторических, экономических, социо-культурных преимуществ предназначения территорий как связующих звеньев общероссийской транспортной магистрали и реализации на данной основе комплекса культурно-исторических мероприятий «Великий Сибирский тракт».

### **Идеи Проекта «ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ТРАКТ».**

Для изучения культурного наследия Великого Сибирского тракта на территории современных центральных районов необходимо организовать комплексные экспедиции с участием в них археологов, историков, этнографов, филологов, географов и биологов. Необходимо в кратчайшие сроки провести исследования по выявлению сохраняющихся фрагментов инфраструктуры тракта (дорожного покрытия, мостов, отсыпок и водоотводов, старинных зданий и сооружений). Для формирования туристско-краеведческой привлекательности необходимо реконструировать отдельные участки заброшенной дороги с восстановлением верстовых столбов, кюветов, деревянных мостов и прочих объектов согласно Правил устройства тракта от 1817 года. Вдоль тракта в старинных селениях возможно создание краеведческого музея, краеведческих экспозиций, представляющих культуру Сибирского тракта. Разработать туристские маршруты в границах старого Сибирского тракта и современной Федеральной трассы М-53, связанных как с историей тракта, так и природно-культурными памятниками.

Потенциал тракта для развития селений огромен как в историко-культурном плане, так и в образовательно-воспитательных целях. Вокруг идеи ценностей тракта возможно объединить все существующие в районе формы культурно-досуговой работы, традиционные народные виды спорта,

фольклорные мероприятия. Возможно исследование жизни и деятельности известных личностей, проследовавших через селения волости, проживавших здесь в разные годы. Вокруг идеи Великого Сибирского тракта возможно единение ученых, педагогов, деятелей сельских культурных учреждений, библиотек, музейных работников, туристических структур, бизнес-сообществ, средств массовой информации, жителей городов и селений современной Федеральной трассы М-53и всего края.

В рамках большого проекта «Великий сибирский тракт» возможны малые проекты, такие, как «Памяти исчезнувших деревень нашего района», «Забытые традиции сибирской деревни», «Праздники двора», «Праздники старожиловских династий», проведение концертов творческих коллективов, спортивные соревнования, туристско-краеведческие конкурсы и пр.

В достаточно близкой перспективе реализация первого этапа проекта «Великий сибирский тракт» может выйти *на уровень общесибирского праздника, подобного «Саянскому кольцу»*. Возможно распространение Идеи Проекта на другие районы края, где функционировали малые внутренние тракты внутригубернского значения. Как прежде, Сибирский тракт, Федеральная трасса М-53 во многом объединяет громадный регион, Сибирский Федеральный Округ. Поэтому проект «Великий Сибирский тракт» может представлять культурно-историческую ценность не только для района, края, но и для всей Енисейской Сибири.

\* Андюсев Б.Е., кандидат исторических наук, доцент (С)



## ИЗ ИСТОРИИ СИБИРСКОГО ТРАКТА:

### Лекция 4: Великий Сибирский (Московско-Сибирский) тракт

(Курс «История Сибири». Гуманитарный институт Сибирского федерального университета )

#### 1. Строительство и обустройство Великого Сибирского тракта.

В первое столетие «русской истории Сибири» из-за отсутствия дорог в качестве путей сообщения и освоения региона в основном использовались водная, речная система. 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. С конца XVI века от Москвы в Сибирь путь пролегал несколько южнее - через Вологду, Великий Устюг на Соликамск и Чердынь. От Соликамска двигались вверх по притокам Камы до реки Тавды, оттуда спускались к Тобольску. Дорога эта была "слишком длинна и окольна". В конце XVI века были предприняты попытки нового, более короткого пути, для чего в Сибирь направлялись специальные люди - "сыщики". Более удобный путь был открыт в 1597 г. Лучшее направление предложил промышленный человек Артемий Бабинов. Бабиновский путь шел от Соликамска через Верхотурье и Тюмень, далее до Тобольска - летом по рекам Туре и Тоболу, зимой через Ирбит и Туринск и по льду названных рек. Этот путь был короче на 2 тыс. верст. В 1598 г. после постройки Верхотурского острога эта дорога была объявлена правительственным трактом.

Впервые, царский указ об учреждении сухопутной дороги, соединяющей Центральную Россию с Сибирью был опубликован 12 (22 ноября) 1689 г. Однако обустройство Сибирского тракта началось только в 1730 г. и было закончено в середине XIX века,

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. По тракту шёл весь поток торговых перевозок из России в Сибирь, Китай и обратно. Сибирский тракт проходил из Москвы через Муром, Козьмодемьянск, Казань, Осу, Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Тару, Каинск, Колывань, Томск, *Енисейск*, Иркутск, Верхнеудинск, Нерчинск до Кяхты (на границе с Китаем). В начале XIX века путь тракта изменился на более южный: от Тюмени он шёл через Ялуторовск, Ишим, Омск, Томск, *Ачинск и Красноярск* до Иркутска и далее как ранее. Общая протяжённость тракта от Москвы составляла 12687 с четвертью верст. Кроме торговых перевозок проезжали люди разного чина и звания, от этапа к этапу пешком передвигались партии ссыльных. За сто лет с 1783 по 1883 год по Большому Сибирскому тракту прошли примерно полтора миллиона заключённых...

Точную дату начала строительства Сибирского тракта назвать невозможно, поскольку отдельные его участки возводились и осваивались в разное время. Создание тракта, несомненно, связано с развитием в Российской империи почтовой связи. В первой половине XVIII в. правительством был издан ряд указов об организации почт в Европейской части (1720) и в Сибири (1724, 1731). Однако, на основании данных указов почтовое сообщение в России не было организовано. В 1733 г. Сенат издаёт новый указ об организации перевозки почты между Москвой и Тобольском 2 раза в месяц, от Тобольска до Енисейска и Иркутска - 1 раз в месяц, а оттуда до Охотска и Камчатки - 1 раз в два месяца. Выполнение этого указа было возложено на руководителя Второй Камчатской экспедиции Витуса Беринга. Направляясь в экспедицию, он имел дополнительное поручение по налаживанию почтового тракта в Сибири - он обязан был по мере движения на Восток назначать станы, от которого и до которого места возить зимою и летом почту. Помощниками Беринга в этом деле были геодезисты Плаутин и Басаков. По их распоряжению были заложены и поставлены верстовые столбы.

Тракт в Сибири составлялся из ряда сухопутных дорог, самой старой из которых была дорога до Тобольска. Участок Тюмень - Тобольск был промерен и обеспечен ямщиками с 1601 года, позже получил почтовые станции, Тобольско-Тарский участок к 1745 году имел уже 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 году получил название тракта.

**Томско-Красноярский и Красноярско-Иркутский участки** возникли между 1726 и 1731 годами, проведение их стало возможно после установления безопасности этих мест в связи с откочёвкой на юг енисейских кыргызов, частичной заселённостью данных мест русскими крестьянами. Путь на Кяхту долгое время были обеспечен лишь редкими зимовьями и частично верховыми тропами.

Со временем Московский тракт стал приспосабливаться к изменившемуся распределению экономических центров. Так, 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. Сибирский тракт 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.

Устройство 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 середине возвышена до 2-х футов", мосты, имеющие длину более 20-ти саженей, должны быть не уже 3-х сажен", 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 прибивается табличка с указанием перевозной таксы".

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 саженей способом, наиболее соответствующем почве, например, в песчаном грунте вереском, ельником и глиной, в болотистых местах фашиником 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 сажень. Ширина проезда при сухом и твердом грунте - 5 саж., при мягком и глинистом и чернозёме - 10 саж.. По низким и болотистым местам дорога должна возвышаться в виде полотна на фашинах и потом засыпаться сухой землей. Ширина мостов, плотин, гатей - 4 сажень. Ширина канав на твёрдом грунте 1,5 - 2 арш., на мягком - 3-4 арш., по болотам от 2 до 2,5 саж.." 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 версту, при почтовых станциях, селениях и мостах.

Строительство Сибирского тракта способствовало дальнейшему заселению Сибири и явилось причиной создания большинства притрактowych населённых пунктов. Так в 1820-х гг. самым крупным в Сибири на тракту было село Боготольское (до 6 тыс.чел.). Дорога строилась методами принудительной правительственной колонизации. 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. Центральная часть селения около церкви обычно расширялась за счёт дополнительных улиц, идущих параллельно тракту. На 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. В Томской губернии в 1808 г. в притрактовой зоне проживало 23609 переселенцев и 31080 старожилов, в 1817 соответственно 40131 и 25871 человек.

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.

## ***2. Почтовое сообщение на тракте***

Организация государственной почтовой службы и почтового сообщения послужили одной из причин основания и устройства Московско-Сибирского тракта. Его строительство 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 Золотой Орды и Казанского ханства. Еще с XIII - XIV вв. 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.

В 1742 г. все податное население было разделено на ямские сотни, которые своими силами содержали зимовья, почтовые станции и должны были на своих лошадях "правит 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 Генерала-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 вновь тракте содержать I лошадь 30-ти душам (там же). Таким образом, например, на участке от Барнаула до Томска и далее по Сибирскому тракту до ст. 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 ящиков.

Американский исследователь Дж.Кеннан, путешествующий по Сибири в 60-80-х гг. XIX в. писал: "Пожалуй в целом мире не найдется другого так хорошо и широко организованного способ доставки пассажиров на лошадях, как казённая почта в России. Вся империя покрыта сетью почтовых дорог. Вы можете уложить свои чемоданы в Ниж.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". Организация дорожных и почтовых перевозок в России отличалась от Западно-Европейской, 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".

Итак, 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 ящиком; 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 представляется тем, кои прежде прибыли на станцию.

Регламентировалась и скорость движения по тракту. Она устанавливалась в 12 верст в час по шоссе, а по обыкновенной дороге в летнее и зимнее время не менее 10 верст в час, осенью и весной 8 верст. 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.

По внешнему виду почтовая станция мало чем отличалась от большой деревенской избы. В ней обычно имелось два помещения, комната для проезжающих и комната для ящиков. 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 ящиков 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".

### **3. Кандалный 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 проч.



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

Этапное движение регламентировалось принятым в 1822 году «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 «кандальников» и «колодников»...

В двух десятках верст западнее Екатеринбурга в 18 веке 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». У подножия этого памятника каторжники, обнажив бритые головы, покаянно крестились, падали ниц и со слезами шептали: «Прощай, Россия-матушка!..»

Трудно сказать, сколько человек за годы существования старого Московско-Сибирского тракта преклонили колени перед тугулымским обелиском. Но если уж через Урал проводили даже ссыльные партии девушек «для восполнения недостатка в женщинах», а для обслуживания этого транспортного «конвейера» в конце 18 века на Средний Урал были переселены из Поволжья несколько десятков тысяч ямщиков, по - видимому, движение здесь было весьма оживленным...

В советской историографии называлась такая цифра: за сто лет с 1783 по 1883 год по Большому Сибирскому тракту прошли примерно полтора миллиона заключенных...

По Сибирскому тракту проезжали и политические бунтари. Так, в 90-е годы XVIII века по Сибирскому тракту дважды доставляли писателя А.Н. Радищева. 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 Радищев передвигался почти как обычный путешественник, хотя и в сопровождении конвойных нарядов. По Уралу опальный философ проезжал в ноябре - декабре 1790 года.

«...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...».

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

свели, 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.

Существовал особый обозный обычай ухода за лошадьми в период извоза. Так, например, грузы из Томска в Иркутск доставлялись в 20-17дней. 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 лошади 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.

#### **4. Сообщения по сухопутным трактам Сибири.**

Независимо от прогонов и других платежей, поступающих в пользу почтосодержателей, установлен временно особый сбор в казну в размере 10 коп. 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. При этом, одновременно с введением означенного сбора, отменены действовавшие ранее правила о дорожных, 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. Большею частью крестьяне смотрели на извоз, как на возможное 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. Ещё одним важным занятием населения притрактовых сел было "дворничество" - содержание постоянных дворов. 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 было под силу лишь зажиточной части крестьянского притрактового населения. 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. 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.

О Сибирском тракте Николай Михайлович Ядринцев писал в 1880-х гг.: "Состояние дорог в Западной Сибири крайне неудовлетворительно. Местами дорога представляет вид... пашни, изрезанной продольными бороздами... приходится то подсакивать и биться теменем о верх тарантаса, то качаться из стороны в сторону Станцию верст в тридцать приходится ехать часов 7-8".

Дорога по степной части Западной Сибири признавалась всеми авторами терпимой, ведь в случае необходимости, её можно было просто объехать по полю: "Дорога раздваивается, растраивается и часто с одного её конца до другого... версты две или около" (П.И. Небольсин). От Томска на восток тракт, проходивший уже по холмистой местности, снова повергал путешественников в отчаянье. "Я не видел в своей жизни худшей дороги" (Дж. Кеннан.).

"Самая безобразная дорога во всем свете" (А.П. Чехов.), - единодушны в оценке и американский журналист Джордж Кеннан в 1885 г., и Антон Павлович Чехов - в 1890 г.

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.

По Сибирскому тракту прошли и проехало много революционеров. Так, в 1790 году проехал в Якутию на Ильменский острог страстный ненавистник самодержавия, автор "Путешествия из Петербурга в Москву" Радищев. В 1835 году проехал в Пермь русский демократ Герцен, в 1850 году в кандалах проехал замечательный русский писатель Достоевский. За ним шли петрашевцы, автор стихов "Вперед, без страха и сомнения" Плещеев. В 1864 году через Дебёсы был отконвоирован в кандалах Чернышевский, а с 1826 по 1828 годы здесь побывали 52 декабриста, следом вскоре после их отправки поехали в Сибирь жены декабристов: Трубецкая, Волконская и другие.

Московско-Сибирский тракт оставался основной транспортной артерией, соединявший Западные губернии России с Сибирью и Дальним Востоком до момента открытия Транссибирской магистрали во второй половине 90-х гг. XIX века.

Выводы: 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. По тракту шёл весь поток торговых перевозок из России в Сибирь, Китай и обратно. Тракт являлся мощным фактором освоения и развития Сибири и Дальнего Востока. В конце XIX – начале XX вв. тракт стал основой успешного ускоренного строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Сибирский тракт имел важное политическое, экономическое, военно-стратегическое, социально-культурное значение для развития сибирского края и в целом для Российской империи.