

Министерство образования Красноярского края
Краевое государственное бюджетное образовательное учреждение
дополнительного образования
«Красноярский краевой центр туризма и краеведения»
Краевой фестиваль школьных музеев, клубов патриотической
направленности

Исследовательская работа

Большой Сибирский тракт:

о чём расскажет дорога.

Кузьмин Кирилл Степанович,
8 «с/г» класс
МБОУ «СОШ №9 г. Лесосибирск»,
662547, г. Лесосибирск, 5 микрорайон
5а,
тел.8(39145) 51462
Школьный музей «Истоки»
Руководитель работы:
Тимушева Елена Владимировна,
учитель истории и обществознания
и руководитель музея «Истоки»

Красноярск, 2019

ВВЕДЕНИЕ

«Чувство Родины надо заботливо возвращать, прививать духовную оседлость.

Если не будет корней в родной стороне,
будет много людей, похожих на иссушенное растение перекаати-
поле»

Д. С. Лихачёв

Мы живём в эпоху глобальных перемен, когда технологии ведут к стиранию временных и пространственных границ, уходит в прошлое своеобразие национально-культурных типов и традиций. Но каждый человек чувствует потребность осознавать себя не «общечеловеком», а частью своего народа, хранить в своей памяти то, что было дорого отцам и дедам. История – это память о прошлом каждого народа, всего человечества. Но нельзя ограничиться общими знаниями по истории страны в целом. Необходимо знать историю своего края. О Сибири всегда интересно узнавать что-то новое. Это удивительная земля с богатейшей историей. В ней много непрочитанных страниц, одна из них – Большой Сибирский тракт. Это многосторонний объект исследования. Здесь можно говорить и об истории прокладки дороги, и о трудном процессе заселения притрактовой полосы, о промыслах, связанных с обслуживанием тракта, о ссыльных этапах и т.д. Я взял для исследования обустройство дорожного полотна и извозный промысел, в основном, обозы на территории Енисейской губернии в XVIII начале XIX вв.

Актуальность исследования: В 2019 году исполняется 400 лет городу Енисейску – одному из главных населенных пунктов, расположенных в зоне Сибирского тракта, а также 197 лет со дня образования Енисейской губернии, через которую с запада на восток проходил Московско-Сибирский тракт, имевший огромное значение для региона. И хотя идёт новая волна освоения просторов Сибири, строятся

новые современные дороги, всё же растёт интерес к истории старого Московско-Сибирского тракта и к тому укладу жизни населения, живущего на его территории. Изучение этого материала необходимо для поддержки и развития туристической индустрии на территории Енисейского района в частности и Красноярского края в целом.

Немногие из современных школьников знают, как проходило заселение Сибири и какое значение в этом сыграл Московско-Сибирский тракт.

Проблема: какова дорожная повинность, которую несли жители при становлении Большого Сибирского тракта как дорожного полотна, и виды извоза в тот исторический период.

Цель работы: узнать, как происходило обустройство Большого Сибирского тракта, в том числе на территории Енисейской губернии, а также выяснить, как осуществлялись перевозки людей и грузов.

Задачи

- рассмотреть основные понятия по теме исследования;
- познакомиться с историей становления Большого Сибирского тракта, в том числе на территории Енисейской губернии;
- изучить, как происходило обустройство дорожного полотна;
- исследовать виды передвижения по Сибирскому тракту с изучением сибирских ямов и сословия сибирских ямщиков;
- выяснить, насколько с историей Большого Сибирского тракта знакомы мои сверстники.

Методы:

- поиск и изучение научной литературы по теме исследования, работа с интернет-ресурсами;
- анализ и обобщение результатов научной литературы, периодических изданий об истории Московско-Сибирского тракта из архивов и фондов музеев, библиотек;

- анкетирование по теме исследования среди сверстников, систематизация ответов.

Гипотеза: Если строительство Московско-Сибирского тракта не было бы начато в XVII веке, то в исторически сложившийся период времени не было бы возможности интенсивного освоения Сибири и Дальнего Востока, так как освоение этих территорий требовало прохождения определенной дорожной ветви.

Объект исследования: Большой Сибирский тракт.

Предмет исследования: обустройство тракта в частности, на территории Енисейской губернии и извозный промысел.

Практическая значимость: наша работа интересна своим краеведческим материалом и может использоваться на уроках литературы, истории, классных часах, побуждает интерес к изучению истории родного края.

При написании исследовательской работы мы, в основном, опирались на труд М.В. Красноженовой «Быт Большого Сибирского тракта» (рукопись из фондов Красноярского краевого краеведческого музея).

О прежнем состоянии трактовой дороги мы узнали из книги первого гражданского Енисейского губернатора Степанова А.П. «Енисейская губерния».

Много ценных сведений мы почерпнули в трудах О.Н. Катионова «Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII – XIX вв.

ГЛАВА I. СТАНОВЛЕНИЕ СИБИРСКОГО ТРАКТА КАК ГЛАВНОЙ ГОСУДАРЕВОЙ ДОРОГИ

§ 1.1. Из истории основного маршрута

Большой Сибирский тракт – это уникальный памятник Российской истории XVII века, сыгравший огромную роль в освоении Сибири.

В пору покорения казаками просторов Сибири пути по бескрайнему пространству прокладывались по системам рек с применением волоков (конной тяги) в удобных местах. В 1689 году между Россией и Китаем был подписан Нерчинский договор, благодаря которому стали возможны торговые отношения. И встал вопрос о создании полноценного пути на восток.

22 ноября 1689 года вышел царский указ об учреждении пути, соединяющего Центральную Россию с Сибирью. Однако обустройство дороги началось только в 1730 году и было закончено в середине XIX века. Точную дату начала строительства Сибирского тракта назвать невозможно, поскольку отдельные его участки возводились и осваивались в разное время. Тракт устанавливался почти два века и на некоторых участках не раз менял направление.

Сибирский тракт (другие названия – Московский тракт, Московско-Иркутский тракт, Великий тракт, Большой тракт, Осьмая государственная дорога, Кандальный путь, дорога кандального звона) был самой длинной в мире сухопутной гужевой дорогой (по одним подсчётам, 8332 версты, по другим – 8839 вёрст, 1 верста – 1 км. 600м.), но при всей этой длине это был наиболее короткий путь, связавший восточные окраины Российского государства с центром. Названий у **Московско-Сибирского тракта** много. Но гораздо больше названий населенных пунктов, через которые он пролегал. Часть из них появилась на карте только благодаря этой дороге, другие получили дополнительное развитие вместе с его строительством. Сибирский тракт шёл из Москвы через Муром, Арзамас, Козьмодемьянск, Казань, Осу, Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Тару, Каинск, Колывань, Томск. Далее северная ветка шла на Енисейск, Якутск, Охотск, а южная — на Иркутск, Верхнеудинск. После Верхнеудинска дорога опять раздваивалась: одна шла далее на восток на Нерчинск и вдоль Шилки и Амура, а вторая поворачивала на юг до Кяхты, к границе с Цинской империей. Именно эта южная ветка называлась

«Великий чайный путь». Далее чаоторговцы пересекали степи Внутренней Монголии и прибывали в Калган — крупную заставу на Великой стене, считавшуюся воротами в Китай.

Существует много горьких воспоминаний о тракте, связанных с этапированием каторжан, но все же именно тракт дал огромный толчок в освоении Сибири. Позволил регионам европейской части государства Российского выйти на новые торговые пути в азиатской части вплоть до Китая. Благодаря Сибирскому тракту расширились экономические связи между Россией и Китаем. По этой дороге за границу доставлялась кожа и пушнина, серебро и масло, кедровые орехи и редкая рыба, гусиное мясо и многое другое. Также пользовались Сибирским трактом Голландия, Англия и Франция. По этому маршруту они транспортировали в Китай свои товары. Стоит сказать и о том, что обозы тянулись по Сибирскому тракту непрерывной цепью в течение всего года.

На территорию Енисейской губернии Московско-Сибирский тракт вступил к середине XVIII века. И вплоть до конца XIX века оставался единственной транспортной артерией, связывавшей Сибирь с европейской частью страны.

Как мы уже выяснили, основной маршрут Московско-Сибирского тракта проходил от Москвы через ряд городов, в том числе и Енисейск, до Кяхты, где шла большая торговля чаем. По этой дороге двигался весь поток торговых перевозок из России в Сибирь и обратно. Кроме торговых перевозок проезжали люди разного чина и звания, от этапа к этапу пешком передвигались партии ссыльных. До начала XVIII века в Красноярск приезжали из Енисейска, т.е. с севера, и на Иркутск ехали через Братский острог. И только в начале XVIII века была проложена более прямая дорога, обратившаяся потом в Сибирский тракт. По Енисейской губернии тракт проходил с запада от границ Томской губернии на восток до границы с Иркутской губернией на протяжении 519 вёрст. Когда именно сформировалась проезжая дорога от Томска к Красноярску и до Иркутска

– можно лишь предположить. Известно, что иркутская дорога – от Красноярска на Канск, другая – из Енисейска на Нижнеудинск проторены торговыми людьми для тайной закупки мехового товара у местного населения. В начале XIX века путь тракта изменился на более южный и от Томска шёл уже не на Енисейск, а на Иркутск. И Енисейск оказался в стороне, когда тракт, спрямляя путь, прошёл через маленький городок Красноярск и далее на Иркутск.

Территория губернии в основном совпадала с современным Красноярским краем (за исключением Хакасии). Она была разделена на пять округов: Енисейский, Красноярский, Канский, Минусинский и Ачинский. В составе Енисейского округа был Туруханский край. При образовании Енисейской губернии тракт шёл уже по этой же местности, как и в наши дни, дороги содержались в полном порядке, местность вдоль тракта была заселена, и сообщение по нему, как почтовое, так и пассажирское, уже вошло в правильную колею.

Центр губернии с северными территориями связывал Енисейский тракт: от Красноярска через Енисейск до Туруханска его протяженность составляла 1415 верст. Но в 1860-х годах в связи с началом паровозного движения по Енисею он утратил значение торговой магистрали и служил, главным образом, для почтового сообщения. Протяжённость тракта из Красноярска в Енисейск составляла 331 версту. Гораздо более оживленным был тракт между Минусинском и Ачинском. По нему проходила хлебная торговля из Минусинского округа в северные волости Ачинского и Енисейского округов, а также в Томскую губернию. Связь между населенными пунктами внутри округов осуществлялась в основном по проселочным дорогам. Хотя для поддержания дорог привлекались немалые средства, все же их состояние оставалось неудовлетворительным. Енисейско-Ачинский тракт проходил по территории Бельской волости, а ныне Пировского района. На нем стояли деревни Тихоново, Селиваново – их нет в помине уже больше полувека, и волостное село Бельское. Затем

дорога делала крутой поворот в деревне Большая Кеть и выходила в село Алтат, откуда потом уходила в Малую Кеть, в соседние Бирилюссы. Строительство тракта значительно оживило местную жизнь, по ней собственно пришла в волость цивилизация. А крестьяне получили возможность зарабатывать на перевозке грузов, содержании дорог, кроме того, жители притрактовых поселений освобождались от ряда оброчных податей, т.е. налогов.

Что осталось от Енисейско-Ачинского тракта сегодня? Ветераны – шофёры утверждают, что по Старо-Ачинской дороге, как они его называют, ещё в 60-е годы возили грузы в Красноярск, «укорачивали» путь. Правда вестовых столбов вдоль дорог уже не встречали – чего не было, того не было, не врут. Но в наше время есть ещё энтузиасты, которым интересно найти остатки столбового тракта. Они переписываются в интернете, собирают команды из машин-вездеходов и отправляются на поиски. Один из таких форумов находится по адресу: <http://www.24auto.ru/forum/4x4/topic-142735.html>, поисковики делятся впечатлениями, историческими находками – почитать любопытно. Вот что пишет один из поисковиков: «Боялся, что обычными словами растеряю пережитое и прочувствованное. Старинная дорога существует и сегодня. Где-то она по-новому заасфальтирована и потому активна, а где-то это всего лишь старый просёлок или даже тракторный след. Остатки трактора хорошо видны и даже в полях легко угадываются по одиноким кустам боярышника, зарослям крапивы и характерному профилю дорожного полотна. Не все дела рук человеческих стираются временем...» [9]

§ 1.2. Обустройство Большого Сибирского тракта

Вновь созданный Сибирский тракт требовал определенного обустройства. Чтобы дорога действовала, нужно было заселить придорожную территорию. К середине XVIII века сложилось основное

население в полосе Московско-Сибирского тракта. К концу века на этом главном пути края было до 90 населённых пунктов и более двадцати тысяч поселщиков. Это помещичьи крестьяне из Центральной России, которых помещики насильно отправляли на поселение в Сибирь, получая за них от государства деньги и рекрутские квитанции. Они-то и были расселены по трассе Московско-Сибирского тракта и стали костяком постоянного населения притрактовой полосы. Часть поселщиков оказалась на станциях и станках дороги из Енисейска в Красноярск. Кроме того, население возрастало и за счёт ссыльных. Как известно, первоначально 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. Так что ссыльного от простого переселенца отличали только клейма и законные увечья (рваные ноздри, обрезанные уши и т.д.).

Вскоре полоса вдоль Сибирского тракта стала одним из самых крупных районов Сибири, так как притрактовое население в основном было занято обслуживанием этой великой дороги.

Как и повсюду, на территории Енисейской губернии расчистка под дорогу, возведение мостов и устройство переходов в болотистой местности, установка верстовых столбов и другие работы проводились в порядке обязательной повинности крестьян и горожан. На особо гиблых участках применялся труд каторжников.

Устройство Сибирского тракта регламентировалось рядом правительственных документов. В одном из таких документов было сказано: "Для приведения дорог в удобные к проезду состояния полезно: 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. Обратит особое внимание на улучшение этой возвышенной средней проезжей части,

которую, смотря по надобностям местным, укрепить на ширине до 3-х саженой способом, наиболее соответствующем почве, например, в песчаном грунте вереском, ельником и глиной, в болотистых местах фашиником и, наконец, сверху песком, гравием или камнем. Необходимо обратить внимание на должное содержание в исправности и боковых продольных канав, а ровно и на отвод воды в них".[8]

На основании Положения о дорогах все дороги делились на три категории, и вторая категория означала дороги, «пролегающие от обеих столиц к границам государства, известные под именем главных или генеральных трактов, и дороги, простирающиеся от столиц к городам губернским и между сими последними». [4] Значит, и Сибирский тракт должен был отнесён ко второй категории. Государственный Дорожный комитет выработал правила и условия его содержания. В то время существовало особое управление дорогой на местах, в состав которого входили становой староста, дорожный староста и волостной начальник. На каждом лежала определённая работа. Содержание дорог, мостов, перевозов в то время относилось к числу личных повинностей крестьян. И эти повинности в сорок раз превышали расходы тех же крестьян, но проживавших в Центральной России. Дорожная повинность была очень тяжела для притрактовых селений, так как время ремонта дороги падало на первую половину лета, а конец мая и начало лета – это время сева, самое важное время для полевых работ. В ремонте дорог должны были принимать участие крестьяне не только притрактовых сёл, но и лежащих в стороне от тракта вёрст на 200-300, так что три-четыре дня требовалось, чтобы доехать до места работ. Две-три недели тратили крестьяне на исправление этой повинности, теряя золотое время для весенних полевых работ. Особенно тяжело приходилось малоимущим беднякам-одиночкам, у которых всего одна лошадь в хозяйстве. Всякий, кто не желал лично отбывать дорожную повинность или не мог кем-либо заместиться, ставил обществу определённое количество спиртного, и общество его

освобождало, а вместо него находилось немало желающих исполнить дорожную повинность. Так что с начала мая и до отъезда «на дороги» в деревнях царило беспросветное пьянство.

Материал для ремонта (гравий, песок, щебень) подвозился к дороге заранее, до начала ремонта. Всё полотно исправленной дороги прокатывали тяжёлыми катками, и если всё было сделано добросовестно, то тракт в пределах Енисейской губернии и на некоторых участках Иркутской принимал вид настоящего шоссе. Канавы, идущие по обе стороны, прочищались, насыпи у канав подправлялись, на спусках тракта в лога по внешнему краю его устраивались прочные перила или близко поставленные друг к другу столбики для предохранения падения экипажей или возов с обрыва, особенно в ночное время. Вдоль всего тракта, по ту сторону канав, были поставлены верстовые столбы с обозначением на них с двух сторон числа вёрст от начала этого или иного участка. Там, где верстовые столбы совпадали с телеграфными, идущими вдоль линии тракта, обозначение числа вёрст отмечалось на телеграфных столбах. Во время правления императрицы Екатерины II вышло распоряжение высаживать вдоль тракта берёзы. Деревья располагались друг от друга примерно в трёх метрах, защищая дорогу от снежных заносов и не давая путникам сбиваться с пути. Каждой семье в придорожном селении выделялся участок вдоль дороги, где крестьяне были обязаны высаживать берёзы и ухаживать за ними. Если деревья не отрастали, мужика наказывали плетью и вновь заставляли высаживать берёзки.

На участках, где были ручьи и реки, работа осложнялась ремонтом мостов, а болота приходилось засыпать всевозможными материалами, делать настил – гать. Это мало помогало делу, так как болото постепенно всё втягивало в свою трясиину, и приходилось вновь ремонтировать этот участок. Размер ремонтных участков был неодинаков, распределение делалось по количеству душ, составляющих общество, по условиям местности, по количеству гатей и мостов. При отсутствии гатей и мостов

на одну версту приходилось 15-20 человек, на участки болотистые или с речками количество рабочих назначалось больше. Кроме летних работ по исправлению тракта были ещё осенние работы по заготовке брусьев для ремонта мостов и постройки новых. Вот, наконец, ремонт тракта закончен и можно ехать домой. Но, оказывается, ехать нельзя, не сдав участок начальству. Иногда эта задержка затягивалась ещё на неделю-другую. Как правило, крестьяне сбрасывались и давали взятку, чтобы ускорить приёмку дороги. Если начальство было заранее «подмазано», дело оканчивалось быстро.

Для облегчения дорожной повинности для крестьян генерал-губернатор Восточной Сибири граф Игнатъев распорядился ввести «подушный» сбор, который взимался с товароотправителей, и эти деньги употреблять на лучший технический ремонт тракта, сбор за обозы брали сразу на месте отправления, а на заставах брали только с обозов местных товаров.

Повозный, или подужный (т.е. с дуги) сбор, давал возможность местному населению иметь значительные заработки при ремонте тракта. В то же время газета «Енисейские губернские ведомости» не раз писала о злоупотреблениях при взимании этого дорожного сбора. [9]

Говоря об устройстве тракта, следует остановиться на переправах через реки. В пределах бывшей Енисейской губернии их было пять: у Ачинска через Чулым, у села Большой Кемчуг через Кемь, у Красноярска через Енисей, у Канска через Кан, у села Конторское через Бирюсу. На всех этих реках были устроены так называемые плашкоуты, т. е. паромы. Они передвигались силой течения реки от одного берега к другому на канате, укрепленном на якоре. Трос поддерживало от 7 до 13 лодок. Этот способ переправы был крайне неудобным, так как она совсем не работает весной в ледоход и осенью в рекостав, такая вынужденная задержка движения продолжалась до трёх недель. Часто такие переправы не работали и в бурю. Тогда на этом зарабатывали частные перевозчики,

переплавляя пассажиров и обозных лошадей на карбазах (самоходное гребное судно для перевозок в порту).

Первый Енисейский губернатор Степанов в своей работе «Енисейская губерния» говорит о состоянии трактовой дороги в нашей губернии в начале XIX века, что «она широка, ровна, тверда, покойна при спусках и обставлена вёрстами (верстовыми столбами). От Ачинска до Красноярска выстроены прекрасные почтовые дома». [8]

В 1895 году открылся Западносибирский участок Транссибирской магистрали, с этого времени основной объём перевозок — почтовых, торговых и пассажирских — приходился уже на железнодорожный транспорт, а Московско-Сибирский тракт на некоторых участках в Енисейской губернии постепенно стал превращаться в дорогу местного значения.

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.

ГЛАВА 2. ИЗВОЗНЫЙ ПРОМЫСЕЛ

§ 2.1. Обозы

С увеличением населения и улучшения им содержания тракта на нём возрастало количество транспортных услуг. Важной составляющей в промысловой деятельности крестьян и других жителей Московско-Сибирского тракта являлся извозный промысел. Основные заработки крестьяне имели от товарного извоза, содержания почтовой гоньбы, вольного пассажирского извоза и дворничества. Извозный промысел стимулировал развитие сельского хозяйства притрактовой зоны. Крестьянское хозяйство втягивалось в процесс товарного производства, направленного на удовлетворение нужд тракта: заготовку фуража,

использование залежей в качестве сенокосов, расширение запашки под посевы овса, реализацию товарного хлеба, развитие коневодства и промыслов, связанных с обслуживанием тракта: тележного, колесного, рогожного, по производству одежды и т.п. Основной доход от извоза имели транспортные фирмы, а также зажиточные крестьяне. Средняк в основном получал возможность прокормить себя и лошадей в период между сельскохозяйственными работами, участвуя в извозе в качестве артельщиков – «связочников». Бедные крестьяне использовались в качестве рабочей силы при хозяйских лошадях в обозах, а также в роли почтовых ямщиков или работников у содержателей почтовых станций или постоянных дворов.

Более подробно в нашей работе мы рассмотрим обозы.

Во времена Сибирского тракта всё товарное движение шло посредством обозов. Летом на телегах, зимой на санях-дровнях. Телега или сани с наложенным товаром составляли в обозе один воз. По большей части обозы состояли из пятидесяти возов. На одного ямщика полагалось пять лошадей. Пять лошадей-возов и ямщик при них составляли так называемый препон, или связку. Препоном называлось сшитое из грубого холста как бы длинное корыто, которое растягивалось на стоянках между передками двух саней, в него насыпали овёс и кормили из него всех лошадей связки. Термины «препон» и «связка» являлись единицей расчёта при расплате с дворником, за прокорм лошадей и возчика, за утрату товара и т.д.

Скорость движения обоза зависела от породы лошадей и особенно от качеств передовой лошади, которая шла первой в обозе. Шаг у неё должен быть широкий и ровный, и идёт она не менее четырёх вёрст в час. За передовой шла «подперёдок», также размеренным шагом и без привязи к первому возу, а за ней уже остальные с привязью к впереди идущим саням, чтобы шли ровно друг за другом. При «шагистых» лошадях обоз из

Иркутска в Красноярск приходил на 14-е сутки, делая в день по девяносто вёрст.

По своему составу обозы между Иркутском и Томском делились на «конные» и «безконные». Если ямщики взялись везти обоз в «сквозную», т.е. из Иркутска в Томск и обратно, то такие обозы назывались «конные». Были ещё обозы «безконные», когда товары перекладывали в дороге через 150-200 вёрст от одних ямщиков другим. «Безконными» обозами везли товары крестьяне, зимой свободные от полевых работ. «Безконная» доставка обозов обходилась почти вдвое дешевле «конной», но риска для товародателя было больше, так как «безконные» за потерю товара в дороге не отвечали. Сбруя обозных лошадей была неодинакова у всех обозов. У богатых доставщиков она была нарядная, лошади сытые. По виду обоза можно было определить хозяина лошадей. Большое внимание уделялось дугам. Делались они определёнными местными мастерами, а для резьбы, росписи и позолоты отправлялись в Томск. На нижних частях дуг изображался лев – герб Енисейской губернии. Иногда на концах дуг ставилось имя хозяина.

Существовал определённый способ укладки груза на возах. Товар укрывался пятью плотными рогожными циновками, потом увязывался прочной верёвкой специальными узлами – «крест», «глухой татарский узел» и «глухой возовой узел».

§ 2.2. Обозы в дороге

Сёла и деревни, расположенные по тракту, имели значение для обозов как места остановок для отдыха и питания. В зависимости от расстояния их между собой они делились на так называемые станки и полустанки. Между станками расстояние было от 30-40 вёрст и до 50-ти. На станках обозы отдыхали дольше, чем на полустанках. Количество времени, затрачиваемое на остановки, зависело от договоров на срок

доставки товаров. На станках обозы останавливались на ночлег на постоянных дворах. Возле этих дворов у ворот стояли большие выдолбленные колоды и кадки для воды. Ещё вешались на ворота фонари и на палках пучки сена. Это была как бы вывеска для постоянного двора. Во дворе на столбах и заборах вбивались кольца для выстойки лошадей. Дворы были сплошь мощёные лиственничными досками, «листвягом». Так как кормить нужно было много народа, кухня постоянного двора работала без перерывов. Чтобы не было задержки в кормёжке, заранее выпекали до 100 буханок хлеба, да пирогов с мясом напекали кадку в 12 вёдер, калачей настряпывали полные амбарные сусеки, пекли маленькие булочки. Всё это выносили на мороз в амбары. Разными соленьями запасались с осени: огурцы солили водовозными кадками, много капусты, грибов, арбузов, так что в опытном хозяйстве всегда всё было готово к приёму обоза.

Много трудностей было у ямщиков в дороге. Нужно было предусмотреть всё: взять с собой фонари, мешки для овса, препоны, подковы, гвозди, запасные оси, рогожи для укрывания возов, скребницы для лошадей, летом ещё лагушки с дёгтем, смазывать колёса. Для отстаивания обоза от разбойников, ямщики брали ружья и пистолеты, у кого таковые были. У большинства же были кистени из железного стержня, к которому на короткой цепочке прикован шар с острыми шипами. В местностях, известных грабежом, ямщики не смыкали глаз: грабители особо охотились за упаковками чая, но и могли целый воз с товарами увести. В газетах тех лет постоянно писали, что грабежи обозов были обычным бытовым явлением того времени. Бывали случаи воровства и на постоянных дворах. За всё украденное расплачивались ямщики. В грабеже обозов часто принимали участие не только воровитые поселенцы или опустившиеся местные крестьяне, но богатые дворники, которые лучше других знали, с чем идёт обоз и каков состав ямщиков. И даже были случаи участия местных властей. Иногда в стычках случались ранения и даже убийства ямщиков. Это очень осложняло положение обоза, он

надолго задерживался в пути, нарушались все сроки доставки товара. Тело ямщика после врачебно-полицейского осмотра зимой везли в родное село, летом хоронили на первом кладбище.

§ 2.3. Перевозка пассажиров

По тракту шли не одни обозы с товарами, но и «почта ехала», везя письма, посылки, деньги, «летели» курьеры и фельдъегеря с экстренными сообщениями, «бежала серебрянка», т.е. караваны с золотом, а больше всего везли проезжающих по казённой и частной надобности на почтовых и вольных лошадях. Начало почтовых сношений, или «гоньба», относится к великокняжескому периоду русской истории, когда в 1294 году был издан приказ об облегчении передвижения княжеских гонцов. Но только Пётр I, осознавая важность почтового дела в руках государства, приступил к организации государственных почтовых установлений.

На право пользования почтовыми лошадьми выдавалась так называемая «подорожная». Если человек ехал по распоряжению своего начальства в командировку, то он получал подорожную по «казённой надобности». Если же проезжающий ехал по личным делам, то ему выдавалась подорожная «частная». По казённой надобности лошадей подавали в первую очередь, а по частной подорожной очень часто приходилось нанимать вольных лошадей. Иногда приходилось сотни вёрст ехать на вольных, хотя «повёрстные» деньги за это расстояние были уже уплачены при выдаче подорожной. Такие поездки назывались «ездить на дружках» или «ездить верёвочкой». Это значило, что ямщик, доехав до определённой станции, передавал пассажира своему знакомому ямщику. Когда должны были проезжать особо важные персоны, то заранее на почтовые станции давалось предписание о беспрепятственном предоставлении лошадей, и тогда держали наготове несколько пар.

Кроме почты и других видов проезжающих ещё несколько раз в год ехала так называемая «серебрянка», т.е. караван с золотом, отвозящий из Сибири в Санкт-Петербург золото, добытое на казённых и частных золотых промыслах. Ехало от десяти до пятнадцати возков, в прежние годы в них помещались сопровождающие золото казаки на случай нападения грабителей. Золото было переработано в слитки в местной золотоплавильне, помещалось в длинных плоских ящиках, пудов по двенадцать в каждом. Ящики приковывались ко дну специально устроенных повозок.

В период строительства Транссибирской железной дороги Московский тракт использовался для перевозки большого количества строительных материалов. Вследствие значительных нагрузок он был сильно разрушен. С пуском Сибирской железной дороги в эксплуатацию Московский тракт потерял своё былое значение. Сегодня бывший Сибирский тракт практически полностью реконструирован и на сегодняшний день является магистралью высшей категории.

ГЛАВА 3. БОЛЬШОЙ СИБИРСКИЙ ТРАКТ, ЧТО ЗНАЮТ О НЁМ СОВРЕМЕННЫЕ ШКОЛЬНИКИ

§ 3.1. Обоснование результатов анкетирования

Для того чтобы выяснить, как мои сверстники знают историю Большого Сибирского тракта, мы решили провести анкетирование среди учащихся моего 8 «с/г» класса и в параллельном 8 «а» – всего 44 человека. Мы разделили вопросы на две группы. В первую вошли вопросы, связанные с историей становления Большого Сибирского тракта, а во вторую группу – вопросы, связанные с извозным промыслом. Всего респондентам были заданы 10 вопросов. (приложение) Результаты анкетирования мы оформили в виде таблиц. Рассмотрим таблицу 1.

Вопрос	Ответы			
	Да, знают.		Нет, не знают.	
	Человек	%	Человек	%
1. Что такое тракт?	40	90,9	4	9,1
2. Что вы знаете о Большом Сибирском тракте? Почему он назывался Московско-Сибирским?	8	18,2	36	81,8
3. Назови хоть одно литературное произведение, в котором говорится о тракте?	15	34,1	29	65,9
4. Московско-Сибирский тракт называли дорогой слёз и горя. Почему?	27	61,4	17	38,6
5. Как вы думаете, почему Большой Сибирский тракт утратил своё значение в начале XX века?	19	43,8	25	56,2

Таблица 1

Вопросы по истории становления Большого Сибирского тракта

На вопрос, что такое тракт, ответили – 90,9 %, это 40 человек. Большинство ребят знают, что тракт - это транспортная дорога, соединяющая населённые пункты. Но зато на второй вопрос о Большом Сибирском тракте и истории его названия свои предположения выдвинули только 8 человек. И самым популярным было то, что Большой Сибирский тракт – это дорога в Сибири, которая шла из Москвы, 36 человек ответили – «не слышал, не знаю». «Литературное произведение, в котором говорится о тракте» - на этот вопрос 15 человек из 44 ответили верно. Были названы «Станционный смотритель», «Путешествие из Петербурга в Москву». Почему Московско-Сибирский тракт называли дорогой слёз и горя, на этот вопрос затруднились ответить 17 человек – 38,6%, но большая часть класса – это 61,4% - предположили верно, что дорога построена на горе людей, что по ней шли этапы. На последний из первой группы вопросов не смогли ответить почти 56,2% учеников, но 43,8 %, а это 19 человек, знают, что Большой Сибирский тракт утратил своё значение в связи со строительством Транссибирской магистрали.

Исходя из анализа ответов, можно сделать вывод, что некоторые знания о Московско-Сибирском тракте у моих сверстников имеются.

Результаты по второй группе вопросов рассмотрим в таблице 2 далее.

Таблица 2

Вопросы о извозном промысле.

Вопрос	Ответы			
	Да, знают.		Нет, не знают.	
	Человек	%	Человек	%
1. Кто такой ямщик?	31	70,5	13	29,5

2. Как вы думаете, почему езда с почтой называлась «гоньбой»?	22	50	22	50
3. Что такое обоз?	7	15,9	37	84,1
4. Что такое постоялый двор?	17	38,6	27	61,4

Кто такой ямщик, – на этот вопрос, правильно ответили 70,5% респондентов, они знают, что это были люди, профессией которых была перевозка на лошадях пассажиров и товара. Почему езда с почтой называлась «гоньбой», верно предположили 22 ученика, т.е. половина, от слова «гонять». Что такое «обоз» знают не многие, всего 7 человек, они ответили, что это группа возов, гружённых товаром, 37 – ответить затруднились. На вопрос, что такое постоялый двор – получено 17 верных ответов. Большинство ребят написали, что это тёплая гостиница. И мы сделали вывод, что с историей тракта ребята плохо знакомы, но о жизни ямщиков им многое известно.

Далее нам стало интересно, а знают ли мои одноклассники, что купцы привозили по Сибирскому тракту из Китая. Какой товар был самым ходовым? На этот вопрос мы получили очень интересные ответы. Результаты мы можем видеть на рисунке 1, которые мы оформили в виде диаграммы.

Какие товары, в основном, везли купцы с китайской ярмарки?

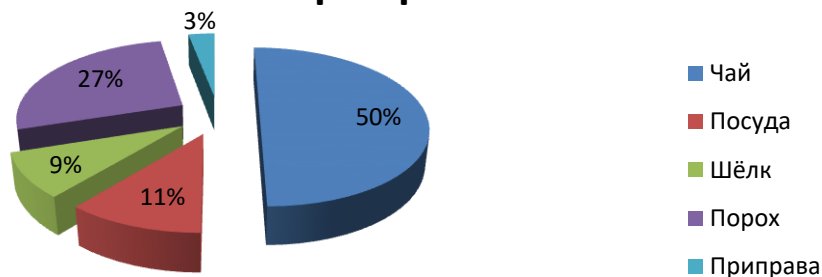


Рисунок 1

Половина ребят предположили верно, это чай. 27% ответили что везли, в основном, порох, 11% или 5 учеников считают, что это посуда, 9% написали – шёлк и 3% - это бал ответ приправа.

Проанализировав все ответы на вопросы в данном разделе, я понял, что мой материал может быть интересным для сверстников и для взрослых тоже, потому что Большой Сибирский тракт проходил когда-то по территории, где мы сейчас живём, но мало что о нём знаем.

§ 3.2. «В мире не знакомых слов» (словарь)

В ходе работы над исследованием, просматривая литературу, мне часто встречались слова, значение которых приходилось смотреть в словарях или в интернете. Поэтому мы решили выписать отдельно такие слова и составить свой собственный небольшой словарик. (Приложение) В наш словарь устаревших слов мы разместили такие термины, которые в настоящее время уже практически не используются либо используются очень редко.

Дворник – владелец или содержатель постоянного двора (устар.);

Волок – пространство между реками, преодолеваемое конной тягой;

Извоз – до революции: крестьянский отхожий промысел, перевозка грузов на лошадях. (Толковый словарь Ожегова); Одна из натуральных

повинностей крестьян и один из отхожих промыслов. Перевозка лошадьми грузов и пассажиров. (энциклопедия «Отечество»);

Лагун – кадка без ушков, с неподвижной верхней крышкой, в которой подле края проделывается отверстие для наливания квасу, дегтю;

Лагушок — маленький лагун;

Повинность – Общественная или государственная обязанность населения. (Дорожная повинность);

Постоялый двор – устар. – трактир с местами для ночлега и двором для лошадей. (Толковый словарь Ожегова);

Почтовый тракт – 1. Большая проезжая дорога. Дорога с конным почтово-пассажирским сообщением (устар.);

Станок – 1. В старину в Сибири: почтовая, ямская станция; 2. В Сибири: небольшой посёлок. (Толковый словарь Ожегова);

Карбас – на Севере: большая лодка для рыбного промысла и перевозки грузов;

Кистень – старинное оружие в виде короткой палки, на одном конце которой подвешен на коротком ремне или цепочке металлический шар;

Тракт – большая проезжая дорога (устар.);

Ям – в старину почтовая станция, где проезжающие меняли лошадей;

Ямщик – кучер на ямских лошадях;

Можно даже сказать, что эти слова ушли из обихода вместе с эпохой Большого Сибирского тракта.

Мне было интересно прикоснуться к истории той Сибири, которая безвозвратно утрачена, прочитать неповторимые, самобытные страницы, связанные с главной жизненной артерией Сибирского края – Большим трактом, связавшим запад и восток России.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В процессе написания исследовательской работы я узнал много интересных фактов из истории Большого Сибирского тракта, это уникальный историко-культурный памятник. Эту дорогу не зря называли Государевой – она и вправду имела государственное значение для страны. Она вместила в себя песни ямщиков и почтовые тройки, шумные ярмарки и этапные тюрьмы, просторы российских полей и суровость лесов.

Выполнив все задачи исследования, я понял, что строительство Большого Сибирского тракта привело к развитию притрактовой территории. Теперь я знаю, как происходило его обустройство и как проходили обозы с товаром. Цель исследования достигнута.

В результате проведённого исследования я выяснил, что на Сибирско-Московском тракте развивалась определённая бытовая культура, характерная для всей Сибири, но имевшая некоторые особенности по качеству жизни трактовых жителей, их более высокой грамотности и широкому кругозору. Воспитанные в труде, занятые в более разнообразных промыслах, крестьяне тракта отличались социальной мобильностью, могли приспосабливаться к изменяющимся социальным и климатическим условиям, например, в случае неурожая. Их отличали свободолобие, независимость характера, предприимчивость, артельность. Строительство Московско-Сибирского тракта ускорило интенсивное освоение Сибири и Дальнего Востока. Тем самым мы подтвердили гипотезу исследования.

Очень интересна история сибирских ямщиков как сословия, выполнявшего назначенную ему государством функцию ямской гоньбы, их быт, их неписанные законы чести, некоторые особенности их службы: «дружки» в организации вольной пассажирской гоньбы. Тракт давал работу и заработок крестьянам, рабочие места для солдат и офицеров, конвоирующих и охраняющих каторжные этапы. День и ночь по дороге

передвигались обозы с грузами, «кипела» жизнь на постоянных дворах, в кузницах. Небольшие селения постепенно превращались в крупные сёла, а потом и в города. Я познакомился с новыми понятиями и узнал их значение. Теперь от бывшей Большой государственной дороги остались незначительные уцелевшие участки. Сегодня это благоустроенные федеральные трассы. Мне бы очень хотелось, чтобы вдоль этой трассы были установлены баннеры, рассказывающие, что здесь когда-то шли обозы с чаем из Кяхты, стояли постоянные дворы, мчались почтовые тройки. Современные пассажиры из своих «крутых» автомобилей могли бы соприкоснуться с историей Большого Сибирского тракта.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Википедия – свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/>;
2. Еханина, Елена. Истории Красного Яра. Стародавние истории из жизни сибирского города. – Красноярск: Типография ЮНИСЕТ, 2018. – 184 с. : фот. – 1000 экз.
3. Иллюстрированная история Красноярья (XVI — начало XX века) / Г.Ф. Быконя, В.И. Федорова, В.А. Безруких. — Красноярск: РАСТР, 2012. — 240 с.;
4. 3. Красноженова М.В. Быт Большого Сибирского тракта: Рукопись из фондов Красноярского краевого краеведческого музея. Красноярск: ООО «Издательство Поликоптор», 2014. – 192 с.;
5. 4. Ожегов, С.И. Толковый словарь русского языка / С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. - М.: ИТИ Технологии; Издание 4-е, доп., 2015. - 944 с.;
6. Смородин, А.А. Семь верст Сибирского пути / Андрей Смородин, Алексей Смородин. – Красноярск : Кн. изд-во, 2000. – 256 с.
7. Степанов А.П. Енисейская губерния. / Ч. 1. – Красноярск: Горница 1997. С.188.;
8. Катионов, Олег Николаевич Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII – XIX вв. / О. Н. Катионов; - Новосибирск: НГПУ, 2004. - 567 с. - Доступна эл. версия в ЭБС НГПУ. - Режим доступа: <https://lib.nspu.ru/views/library/20809/read.php> . - Приложения с. 519-546. - Указ.: с. 547-558. - ISBN 5-85921-417-0
9. От Москвы до Китая Автор: Раис САЙФУТДИНОВ Источник: <http://zaria.com.ru/articles/media/2014/8/7/ot-moskvyi-do-kitaya/>

10.Энциклопедия Красноярского края. Сибирский тракт Источник:
<http://my.krskstate.ru/docs/eniseyskaya-gubernia-vtoraya-polovina-19v/sibirskiy-trakt/>