





DOI: 10.17273/CADGIS.2019.2.10

Вировец С.В., технический писатель ООО «ИндорСофт» (г. Томск)

Сегодня Россию невозможно представить без Сибири — огромного региона, на освоение которого ушло без малого четыре столетия. Важнейшую роль в экономическом развитии и формировании особенной культуры Сибирского края сыграла магистраль, когда-то соединявшая Центральную Россию и Сибирь, — Московско-Сибирский тракт. В данной статье рассказывается история строительства некогда самой протяжённой в мире дороги.

### История появления

Московско-Сибирский тракт начинался с малого — почтового сухопутного пути, соединявшего Тару и Томск, а также Тару и Нарым в XVII веке. Этим путём пользовались гонцы для доставки грамот в сибирские города и остроги. Во второй половине века дорогу продлили до Красноярска, а затем и до Енисейска. Эти сообщения определили направление будущего Московско-Сибирского тракта.

Однако первые работы по обустройству дороги были проведены только в 1720 году, когда Пётр I (рис. 1) велел наладить еженедельную казённую почту между главными городами империи и столицей (позже, по причине отдалённости региона, для Сибири утвердили ежемесячное сообщение). Так как дороги в этом регионе были пригодны только для верховой езды, были проведены первые в Сибири мероприятия для облегчения пути почтовых ямщиков: в Барабинской степи появились три форпоста и три селения — Шелегино, Торбаево и Государев Двор в дополнение к Чаусскому острогу (рис. 2) (совр. Колывань, Новосибирская область). В 30–50-е гг. того же века на этом участке появились 13 зимовий для отдыха путников и почтовые станции для смены лошадей (должность содержателя станции была особенно привлекательна для служивых людей, так как им давалась привилегия в виде беспоплатной варки и продажи пива).

В 1763 году тракт пошёл вместо Тары на Омск, в 1750–60-е гг. середину дороги Томск–

Название «Московско-Сибирский тракт» было дано дороге только в первой половине XX века и отражало скорее региональную и официальную специфику наименования [1, с. 70]. Дело в том, что, по оценкам одних исследователей, тракт начинается в Казани, по оценкам других — в Екатеринбурге или Перми [2, с. 94], но не в Москве.

«Московским» тракт называли в Сибири; это название появилось и закрепилось благодаря «Расписанию пролегающих почтовых трактов через Иркутскую губернию» 1798 г., где одним из главных указывается направление из Иркутска в Москву. В официальных же столичных документах XVII – XIX вв. тракт называется Сибирским [1, с. 67–70].

Красноярск перенесли севернее и провели через Ачинск, что позволило существенно сократить путь: вместо двух недель он занимал 4 дня.

К концу XIX века Московско-Сибирский тракт проходил через Тюмень, Ялуторовск, Ишим, Тюкалинск, Омск, Каинск, Колывань (Новосибирская область), Томск, Мариинск, Ачинск, Красноярск, Канск, Нижне-удинск и Иркутск.

Наиболее загруженным участком был Томск–Иркутск. В 1880-е гг. годовой оборот груза здесь



Рис. 1. Император Пётр I Великий

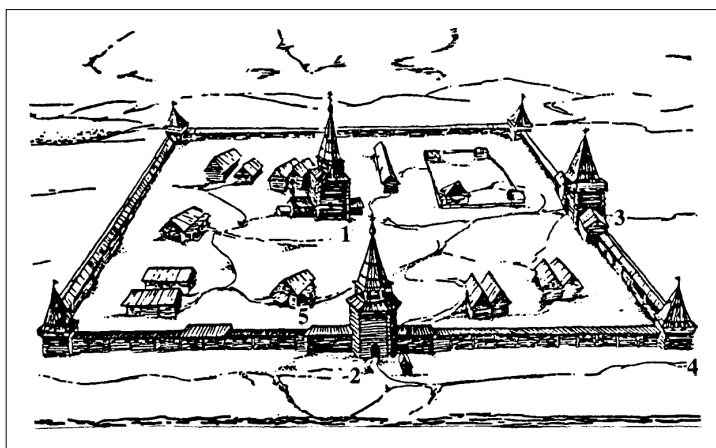


Рис. 2. Чаусский острог на рисунке 1713 г.



составлял около 3 миллионов пудов (48 миллионов 900 тысяч килограммов). Доставка клады обходилась в 2–4 рубля за пуд. Таким образом, этот участок приносил (по наименьшим ставкам) 6 миллионов 14 тысяч 700 рублей дохода в государственную казну.

При этом грузы в основном перевозили зимой по снежному и ледяному покрову, так как в весенне-летний период, во время затяжных дождей, тракт становился непроезжим, несмотря на то, что к тому времени было сформировано дорожное полотно

и работы по его поддержанию регулярно проводились [3, с. 8–12].

### Строительство и содержание дороги

Базовые технические условия строительства и содержания дорог стали прописываться в царских указах ещё в конце XVI века. Так, в грамоте Бориса Годунова (рис. 3) 1599 года предписывалось чистить дороги «старого лучше и шире» [3, с. 8], а также регламентировалась ширина проезжей части: ямские дороги равнялись трём сажням (8,64 метра), просёлочные — двум сажням (5,76 метра). Содержание и ремонт дороги были общей обязанностью, независимо от чина и возраста.

Царь Алексей Михайлович оставил прежние требования к ширине дороге, однако содержание дорог возложил на землевладельцев, которые могли взимать плату с проезжающих, а Пётр I в 1724 году вменил работы по содержанию дорог крестьянам, живущим в 50 верстах (1066,8 метра) от дороги. Мосты строились за счёт государства, а после сдавались в откуп с правом сбора налога за проезд.

В 1809 году по инициативе М.М. Сперанского (рис. 4) было образовано единое центральное транспортное учреждение. Также с целью улучшения

общего технического контроля дорог территория России была разделена на 10 округов; Сибирские губернии были подконтрольны органам 10-го круга сообщения. Позднее, в 1833 году, все сухопутные пути разделили на 5 классов. 1-й — дороги главных сообщений, 2-й — дороги больших сообщений, 3-й — почтовое сообщение из губернии в губернию, 4-й — уездные торговые и почтовые дороги, 5-й — сельские и полевые. Государство взяло на себя обеспечение только дорог 1-й категории.

Дороги в пределах Томской губернии в начале XIX века относились к трём низшим классам и находились на балансе губернии. Содержание дорог обеспечивалось за счёт натуральной повинности местного населения, а дорожные работы, которые выполняли военно-рабочие сосильные, контролировала полиция [3, с. 14–16].

К тому времени основные технические условия и правила строительства и содержания дорог уже были выработаны (окончательно основные технические условия строительства и базовые требования к содержанию дорог сформировались на рубеже XVIII и XIX веков). На губернском уровне они носили рекомендательный характер, так как зачастую не было сил и средств для их выполнения, однако в самом упрощённом виде они доста-



Рис. 3. Царь Борис Годунов





Рис. 4. Сперанский Михаил Михайлович — общественный и государственный деятель

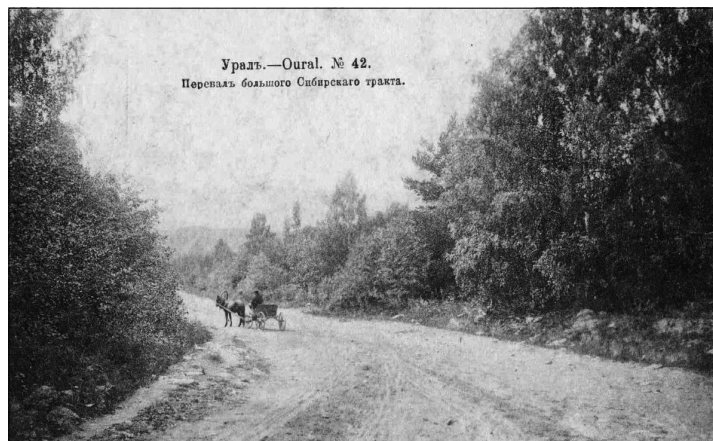


Рис. 5. Вид на перевал большого Сибирского тракта на Урале

Строительством дорог и поддержанием их в приличном состоянии занимались крестьяне в промежутках между летними полевыми работами.

точно чётко регламентировали процесс строительства дорог.

В Томской губернии в первой половине XIX века большая часть дорог была шириной в 6 сажений (12,8016 метра). Из них 3 сажени (6,4008 метра) была проезжая часть, по 1,5 сажени — обочины. Профиль

дороги планировался: срезались бугры и засыпались ямы. Если дорога проходила по косогору, то нижняя сторона выравнивалась насыпью с настилкой из связок хвороста или вязанок прутьев. Если дорога проходила по болотистым местам, она строилась в виде плотины из тех же вязанок или

хвойных веток, завязанных в пучки. Сверху всё это засыпалось плотно утрамбованной сухой землёй. Далее следовал слой крупного песка, или песка с мелкой галькой, или щебня. Откосы делались пологими [3, с. 17–18].

В Циркулярных предложениях от 1862 года предписывалось уменьшить

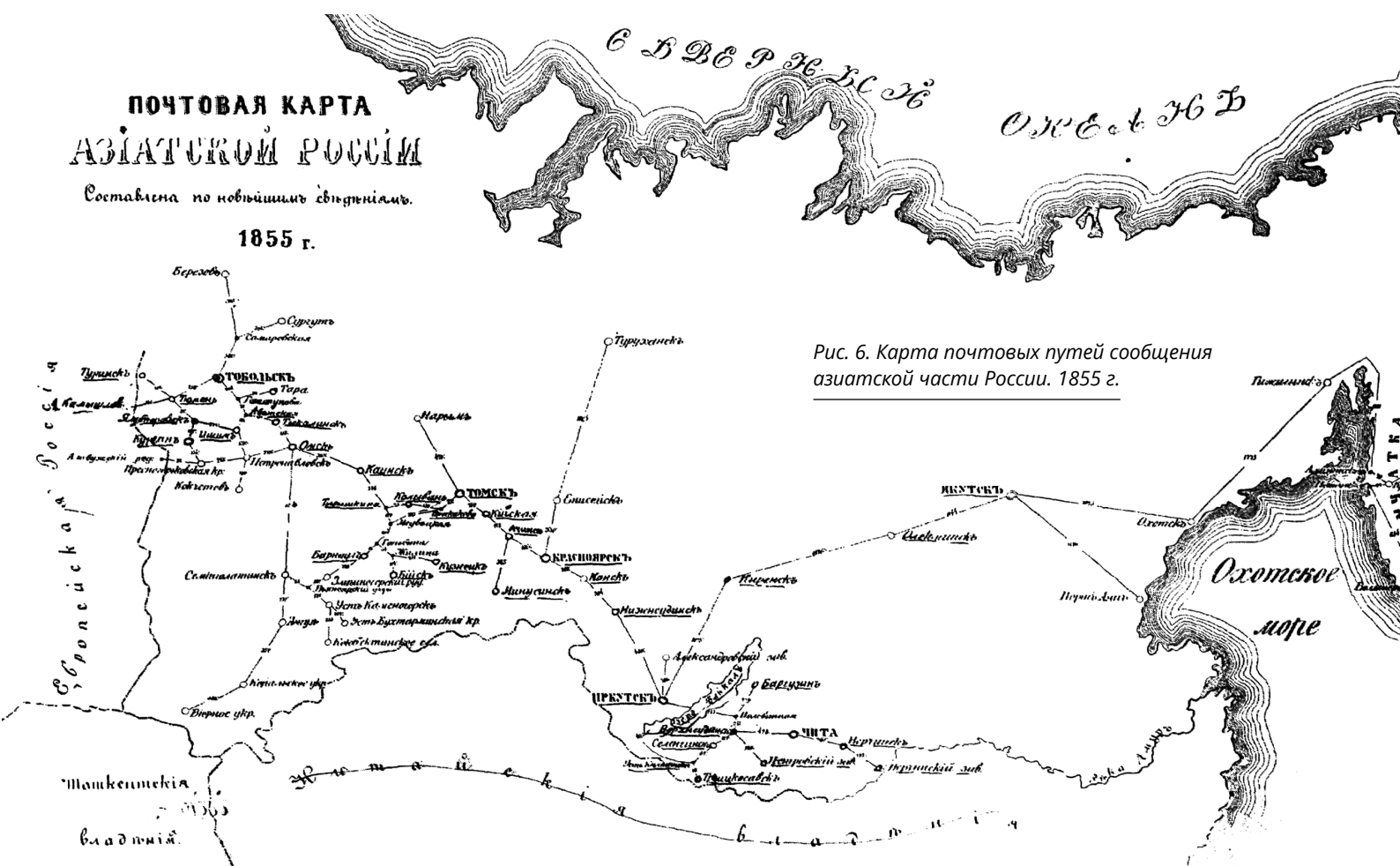


Рис. 6. Карта почтовых путей сообщения азиатской части России. 1855 г.





Рис. 7. Каторжане обедают на обочине дороги.  
Фото Джорджа Кеннана. 1885 г.



Рис. 8. Вид сибирских саней в холодное утро.  
Фото Джорджа Кеннана. 1885 г.

ширину полотна и обратить внимание на улучшение и укрепление проезжей части дорог на ширину, необходимую для проезда экипажей. Следовало придавать дорогам по их ширине поперечный профиль с возвышением середины дороги над общим её уровнем и на этой возвышенной полосе устраивать проезжую часть. При дороге устраивались канавы для отвода воды; чем больше была ширина дороги, тем глубже должна была быть канава [4, с. 33–34].

Строительством дорог и поддержанием их в приличном состоянии занимались крестьяне в промежутках между летними полевыми работами. Команду на очередные дорожные работы и соответственную разрядку давал земский исправник. За сбор людей в назначенный срок, их экипировку и техническую готовность (каждому полагалось иметь лошадь, двухколёсную телегу, кайло, железную и деревянную лопаты и т.д.) отвечали сельские старосты [3, с. 18–19].

Дорожная повинность вызывала недовольство у крестьян. Кроме того, волостные старшины и старосты прибегали к различным ухищрениям, чтобы уклониться от работ. Попыткой решить эту проблему стало формирование рабочих команд из ссыльных и постепенный переход от натуральной повинности к денежной. Ссылные получали выгоду от таких предприятий: поступившие в ведомство сухопутных сообщений вместо «ссылных» становились «рабочими» и по истечении 5 лет примерной службы военно-рабочий получал право заняться крестьянским трудом и стать полноправным членом общества. При этом ссыльные за свой труд получали деньги (жалованье рядовых составляло 12 рублей в год, старшины — 20 рублей), одежду и питание. Тем не менее, плохо социализированные арестанты часто совершали побеги, в результате чего выросло количество грабежей и других преступлений.

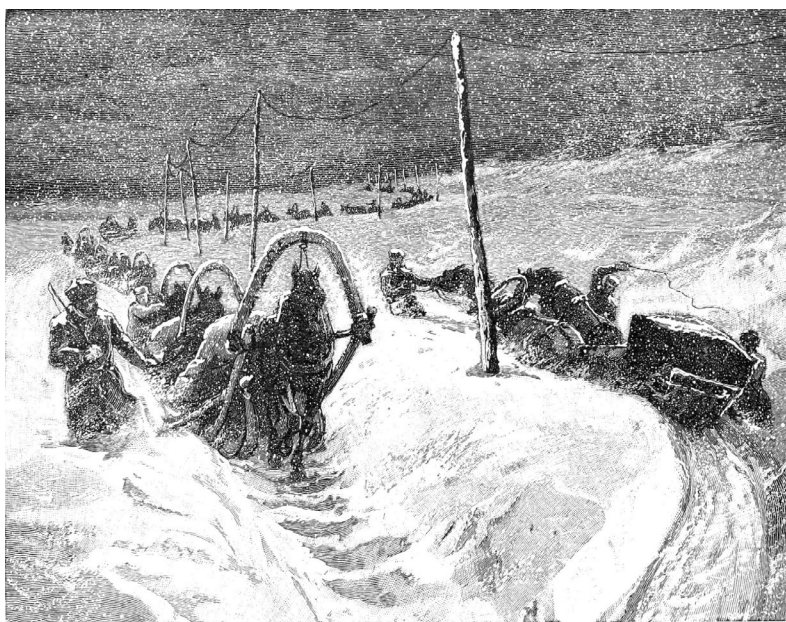
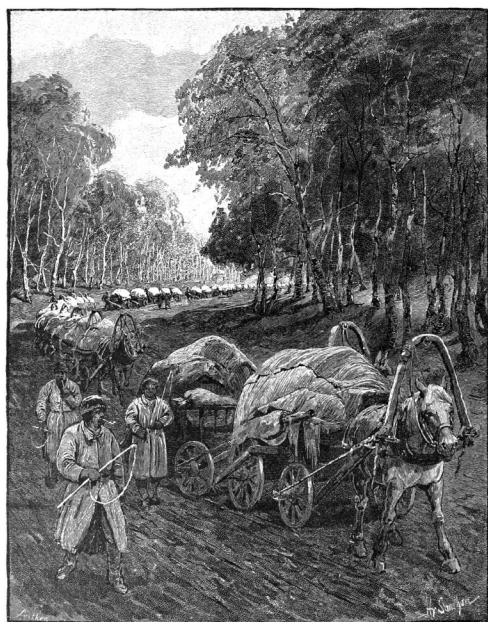


Рис. 9. а) Караван из гружённых повозок на Сибирском тракте. б) Прохождение каравана грузовых саней на Сибирском тракте. Иллюстрации из книги Джорджа Кеннана «Siberia and the Exile System». 1891 г.



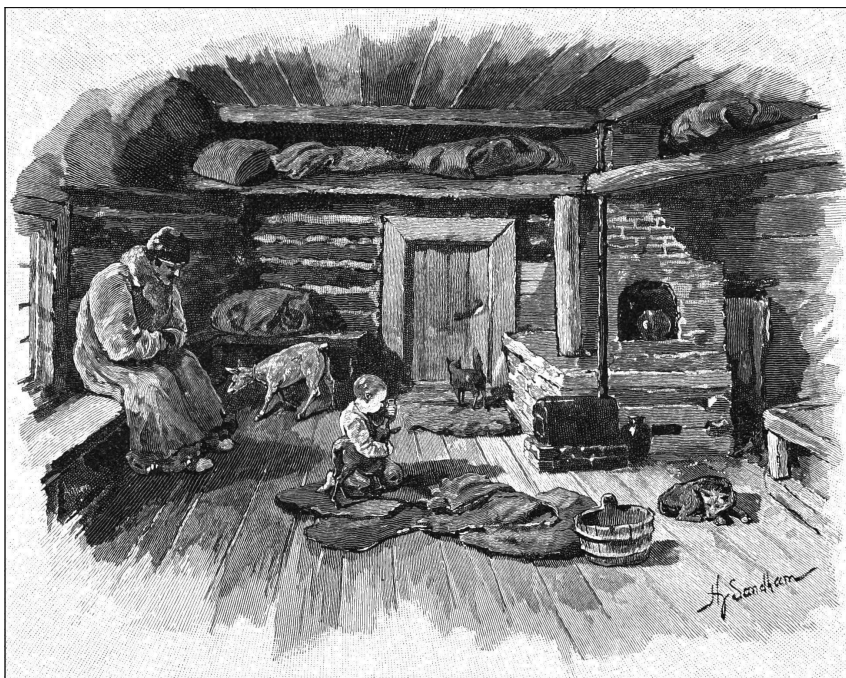


Рис. 10. Интерьер крестьянского дома под Томском. Иллюстрация из книги Джорджа Кеннана «Siberia and the Exile System». 1891 г.

Чтобы повысить ответственность ссыльного контингента, была введена практика принятия рабочими клятвы. Однако рост криминогенной обстановки это не остановило. В результате было принято решение вернуть натуральную повинность в прежних объёмах и снова возложить её на крестьян [3, с. 20–21].

К сожалению, из-за природно-климатических особенностей Сибири в хорошем состоянии дороги оставались недолго. Опытные путешественники настоятельно рекомендовали в зимнюю и летнюю поездку по Сибири брать с собой подушки и матрасы, чтобы смягчить дорожную тряску и толчки.

Александр Гумбольдт в 1829 году дал лестную оценку участку тракта в Пермской губернии: «лучше английских». Даже в 1860 году С.В. Максимов, проезжая по пермской дороге осенью, в сезон распутицы, сказал: «Лучшая дорога в России, дорога, усыпанная хрящиком (смесью песка и мелкой гальки — С.В.), налаженная в былые поры и поддерживаемая до сих пор в состоянии самородного, естественного шоссе... завидная на Руси дорога» [5, с. 25]. Однако уже в 1876 году немецкие учёные Финш и Брем отзывались об этой дороге крайне плохо.

Дороги в Томской области особенно критиковались. Джордж Кеннан (рис. 7–10), американский журналист,

и А.П. Чехов, проезжавшие по тракту от Томска в сторону Иркутска в сезон распутицы (Кеннан в 1885 году, Чехов в 1890 году), единодушно оценили её как худшую дорогу. А Н.М. Ядринцев, проезжая по этой дороге в том же году, что и Чехов, назвал дорогу «гладкой, как пол» [5, с. 25].

В 1896 году из-за многочисленных жалоб даже была проведена проверка дорожного участка от Томска до Мариинска. Выездная комиссия строительного отделения обнаружила неутешительную картину: тракт был сплошь в выбоинах. При этом в сентябрьском рапорте заведующего Томско-Ачинским участком того же года было указано, что местами дорога находится в настолько удовлетворительном состоянии, что её ремонт в июле 1896 года обошёлся значительно дешевле, чем обычно [4, с. 35].

### Культура и быт притрактового населения

Строительство Московско-Сибирского тракта, его существование оказали огромное влияние на все аспекты жизни населения в притрактовых деревнях и городах, через которые пролегала дорога.

В частности, особенности процесса заселения тракта отразились на архитектурном облике притрактовых поселений. Заселение продолжалось постоянно, ведь жизнь при тракте была

привлекательна для беглых или военно-рабочих каторжных и для переселенцев в целом, так как тракт давал богатые возможности для процветания. Старожилы, заселившие тракт в течение XVIII – начале XIX веков, в течение жизни могли позволить себе построить не один дом, а новосёлы строили более простые дома. Поэтому в центре селения, как правило, располагались большие старые дома (иногда двухэтажные) с крытыми дворами; чем ближе к окраине, тем новее (и беднее) были дома, встречались и землянки.

В связи с постоянным притоком переселенцев и ростом количества домов в притрактовых деревнях образовывалась интересная «география»: нередко была ситуация, когда кладбище, бывшее когда-то на окраине селения, оказывалось в его центре [1, с. 400].

Внутреннее устройство жилища притрактовых крестьян также отличалось от традиционного крестьянского жилья. Достаточно часто планировка домов при тракте предусматривала горницу (рис. 11), которая со временем стала восприниматься как главное жилое помещение. Горницы обустраивались в соответствии с модными веяниями, в них собирались наиболее престижные вещи, символизирующие достаток и социальную значимость семьи. Укрепление традиции устраивать в доме горницу свидетельствовало о том, что крестьяне, живущие за счёт тракта, больше придавали значение деньгам, чем урожаю или хозяйству. В то же время крестьяне средней полосы, достаток которых целиком зависел от хозяйства, не устраивали горниц [6, с. 58–62].

Активное участие в торгово-промышленной жизни тракта требовало хорошего уровня образования. Процент жителей, интересующихся книгами, в притрактовых селениях был достаточно высок. В домах часто можно было обнаружить достаточно хорошие личные библиотеки, в городах открывались публичные. Например, в Томске в 1881 году была открыта библиотека П.И. Макушина, а в 1887 году, спустя всего лишь 6 лет, — библиотека Н.И. Березницкого, содержащая более 5 тысяч книг [7, с. 459–460].

Для города, в частности Томска, вопрос образования был одним из насущных. Годом ранее в библиотеке для горожан проводилась от-

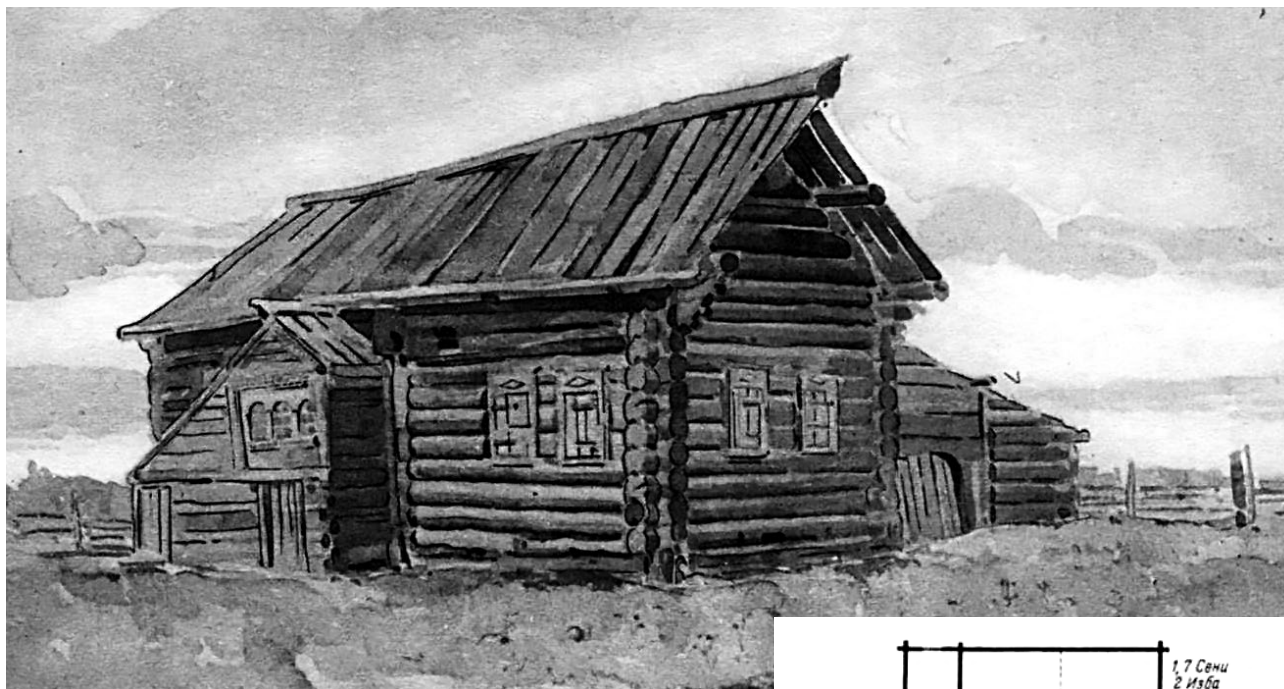
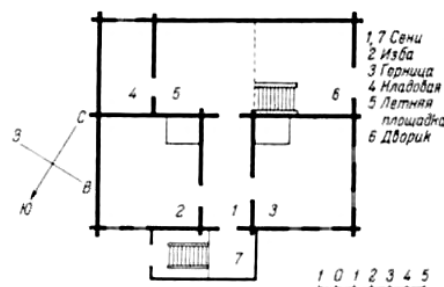


Рис. 11. Сибирский двойной дом с сеними, избой, горницей и крытой кладовой в Томской области. Рисунок из книги Е. Ащепкова «Русское народное зодчество в Западной Сибири»



крытая лекция, посвящённая книге. Лектор, И.Ю. Вишневский-де-Турнефор указал на тот факт, что первый типографский станок в стране появился одновременно с завоеванием Сибири, между тем в самой Сибири книжное дело стало развиваться только 20 лет назад (в 1867 году). Темпы его развития, однако, впечатляют: на момент 1887 года в Томске функционировали уже три типографии, в которых печатались 5 периодических изданий, что свидетельствует о достаточно высоком спросе на периодическую печатную продукцию [8, с. 394–395].

Со временем Московско-Сибирский тракт перестал использоваться. Однако отголоски его существования обнаруживались порой самым неожиданным образом. Например, в детских играх: дети в притрактовых селениях часто играли в «постоялый двор», «обозы», «лавочку». Персонажами игр становились хозяин, хозяйка, работник, приказчик обоза, ямщик и другие. Данная игровая практика существовала достаточно долго уже после того, как тракт перестал играть ключевую роль в жизни населения [1, с. 392]. ■

#### Литература:

1. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири (30-е гг. XVIII – 90-е гг. XIX вв.). дис. ... д-ра ист. наук. Новосибирск, 2006. 465 с. URL: <http://irkipedia.ru/sites/default/files/pdf/>

[automat/\\_moskovsko-sibirskiy\\_trakt\\_0.pdf](http://automat/_moskovsko-sibirskiy_trakt_0.pdf) (дата обращения: 4.11.2019)

2. Исторические очерки строительства дорог и мостов / В.П. Бойко [и др.]. Томск: Изд-во ТГАСУ, 2012. 226 с.
3. История дорожного дела в Томской области / Б.К. Андрущенко [и др.]. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1999. 284 с.
4. Тимофеева Л.А. Из истории Большого Сибирского тракта в Томской губернии (местоположение, содержание, состояние) // Труды Томского областного краеведческого музея. Т.12. Томск, 2002. С. 30–36. URL: <https://elib.tomsk.ru/purl/1-2566/> (дата обращения: 10.11.2019)
5. Андреева Е.А. Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в.: дорожные впечатления современников // Труды Томского областного краеведческого музея. Т.12. Томск, 2002. С. 22–29. URL: <https://elib.tomsk.ru/purl/1-2566/> (дата обращения: 10.11.2019)
6. Назаренко Т.Ю. К вопросу о влиянии тракта на повседневную жизнь сибирских крестьян // Труды Томского областного краеведческого музея. Т.12. Томск, 2002. С. 58–62. URL: <https://elib.tomsk.ru/purl/1-2566/> (дата обращения: 13.11.2019)
7. Городские известия // Сибирская газета. Томск: Типография «Сибирской газеты», 1887. № 12. 24 с. URL: <http://sun.tsu.ru/mminfo/000351029/index.html> (дата обращения: 10.11.2019)
8. Городские известия // Сибирская газета. Томск: Типография «Сибирской газеты», 1886. № 13. 18 с. URL: <http://sun.tsu.ru/mminfo/000351029/index.html> (дата обращения: 10.11.2019)