

УДК 94(470)«16/18»

В.П. Бойко

**РОЛЬ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА В ХОЗЯЙСТВЕННОМ И КУЛЬТУРНОМ РАЗВИТИИ СИБИРИ XIX в.**

*Рассказывается об истории формирования одной из самых больших в мире дорог – Московском, или Сибирском, тракте. Он тянулся от Москвы через Казань, Тюмень, Томск и Красноярск до Иркутска. Кроме дорог, качество которых повсеместно вызывало у путешественников нарекания, по всей длине тракта создавалась инфраструктура в виде казенных почтовых станций, частных постоялых дворов и притраптовых сел, население которых обеспечивало бесперебойное грузовое и пассажирское движение через всю Сибирь. Показано не только влияние тракта на повседневную жизнь сибиряков, но и приобщение их к русской культуре, к широкому общению с разными слоями населения, делавшими людей более развитыми и приспособленными к жизни в новых условиях.*

Ключевые слова: Сибирь, дорога, транспорт.

Московский тракт в основном сложился и начал действовать в 60–80-е гг. XVIII в., хотя отдельные его участки существовали еще с XVII в. Дело в том, что до этого основной транспортный и пассажирский поток, движение курьеров и ямщиков, находившихся на государственной службе, осуществлялись как по воде, то есть по довольно густой речной сети Сибири, так и по стихийно возникшим дорогам. Подготовили проведение Московско-Сибирского тракта в этот период интересы государства (административные, военные, финансовые, в первую очередь сбор налогов и другие), потребности торговли в этом обширном и богатом крае, необходимость его дальнейшего освоения и защита его рубежей от вторжения неприятеля. Постепенно Сибирь заселялась, осваивались новые земли, и это сделало возможным обеспечить тракт всем необходимым – рабочей силой, продуктами и фуражом (овсом и сеном), постоялыми дворами, лошадьми и многими другими средствами, необходимыми транспортной артерии в повседневной жизни и работе. С начала XVII и до первой четверти XIX в. тракт менял свое направление на отдельных участках, но в целом его направление определялось прохождением по наиболее важным в экономическом отношении районам и его общим спрямлением. Надо сказать, что состояние дорог в это время было далеко не блестящим не только в Сибири, но и в Европейской России, и в Западной Европе, хотя темпы устройства дорог в России и Сибири отставали от европейских, но зато и масштабы здесь были иными. Сухопутные пути сообщения здесь стали второй после водных путей коммуникацией, объединявшей страну в единое целое. В устройстве Московско-Сибирского тракта большую роль играли правительство, преследовавшее политические и эко-

номические цели, народная колонизация и торговый капитал. В начале 80-х гг. XVIII в. этот тракт стал символом объединения окраин и метрополии, наметил перспективы дальнейшего развития сибирских регионов и страны в целом [1].

Сооружение дорог было делом трудоемким и достаточно сложным. Дороги, устраиваемые в лесистых местах, на крепком, но не каменистом грунте, должны были возвышаться над уровнем почвы на два фута (чуть больше 0,6 м). На них устраивались поперечные рвы для спуска воды из лощин и оврагов с мостиками из круглых или колотых бревен. Вдоль дорог в степных местах на крепком грунте высаживали деревья. Путешественникам в XIX в. говорили, указывая на тополя или березы вдоль дорог, что они сажены еще по приказу императриц Екатерины или Елизаветы. Главные работы в Сибири производились в болотистых местах: нужно было попытаться осушить болото, мосты и отмостки рекомендовалось строить не на лежнях (горизонтально положенных бревнах), а на сваях, вбиваемых там зимой, когда болото подмерзало. Очень трудоемким делом было устройство гатей. Основу их составляли, как и в древности, фашины, связки толстых прутьев или молодых деревьев. Главной дирекцией путей сообщения были утверждены нормы для участка дороги длиной 500 сажень и шириной 3 сажени: фашин длиной в 1,5 сажень (3,3 м) – 16 тыс., кольев длиной в 5 футов (1,5 м) – 32 тыс., песка – 107 кубических сажень при 5873 человеко-днях работы [2. С. 125–126].

Мосты строили по чертежам Главного управления путей сообщения. Они предусматривали достаточную высоту моста, чтобы его не снесло в половодье. Для свай использовали преимущественно лиственницу, которая слабо подвержена

гниению. В твердый каменистый грунт вбивали сваю с железным башмаком, то есть с наконечником. Для забивки свай использовали специальные приспособления – чугунные бабы весом до 40 пудов, которые имели рукоятки для нескольких сильных работников, одновременно поднимавших и опускавших ее на нужное место. Пролеты для моста бригады делали в удобном для этого месте зимой: тесали брусья и толстые плахи. Подгоняли их в специальные замки, если дерево было сухое, то покрывали его горячей смолой или красили. Пролеты назывались «махинами», и их иногда перевозили к месту стройки на лошадях или чаще сплавляли по реке. Дорожные плотины, подходившие к мостам или служившие переправой через озера и пруды, строились на фашинной кладке и обсаживались деревьями. Поверхность плотин, по возможности, покрывалась хрящом (речной галькой), щебнем или песком. Ширина плотин должна была быть не меньше ширины моста, то есть не менее трех саженей. Сточные каналы вдоль дорог рыли только в тех местах, где необходимо было осушить дорогу.

Верстовые столбы и столбы с указателями ставились на перекрестках дорог и при въезде в населенный пункт. По самой дороге такие столбы могли не стоять. Столбы ставились углом к дороге, и расстояние до соседней станции указывалось на стороне, к ней обращенной. Они были определенных размеров, окраски и формы. По таким же стандартам должны были строиться шлагбаумы и надолбы, то есть преграды вблизи рек и озер и на плотинах в виде столбиков и прибитых к ним жердей, окрашенных в черно-белые полосы. Для покрытия трактов употребляли различные материалы, главным из которых была галька. Однако ее не просто ссыпали в колеи, а смешивали с глиной (до 20%), добавляли песок (около 5%), прикапывали или утрамбовывали, и в результате получалась гладкая и твердая поверхность, которая при правильном профиле оставалась таковой достаточно долго, но такая технология соблюдалась редко [3].

Как уже отмечено выше, крестьяне отбывали дорожную повинность формально. Любопытную историю рассказал замечательный сибирский предприниматель, талантливый мемуарист Н.М. Чукмалдин, который был родом из кержацкой деревни Кулаково и много сделал для нее хорошего: устроил там школу, разбил парк, что для того времени было большой редкостью. Вблизи этой деревни находилось крупное и удобное для добычи месторождение гравия, и местные крестьяне использовали его для благоустройства своих

дворов и улиц, однако тщательно скрывали его местонахождение от местного начальства. «Всем обывателям деревни было ясно, что для них наступит страшная принудительная работа – возить гальку на дороги, а посему и надо было всячески скрыть ее от властей... ибо представлялась впереди неминуемая тягчайшая повинность натурой, которая могла принести всем без исключения полнейшее разорение» [4. С. 53].

Через крупные реки, а в Западной Сибири это были Иртыш, Омь, Обь, Тара и Томь, переправлялись на паромах. Они были разных видов. Собственно паром был прямоугольной формы, довольно больших размеров, и на него экипажи въезжали, не распрягая лошадей. Движущей силой на них были весла гребцов на широких реках, а на небольших речках натягивали с берега на берег канат и по нему перетаскивали паром. Существовала еще переправа на «самолете» – это судно на длинном канате, который крепился к плашкоуту или острову вверх по течению, и двигался течением реки, от берега к берегу за счет поворота руля. Таким же образом такая баржа могла двигаться как транспортное средство против течения на большие расстояния, но тогда якорь нужно было завозить на лодке и бросать его в воду, а подтягиваться к нему нужно было с помощью ворота (лебедки). Еще была коноводка, судно, передвигавшееся с помощью водяного колеса, в свою очередь, приводимого в движение воротом, который крутили лошади, ходившие по кругу. Наиболее распространенной и простой была перевозка грузов и пассажиров на лодках. Для лошадей и тарантасов две лодки скреплялись брусьями, и настилалась палуба, но так как размеры этих средств были небольшие, то лошади и повозки переправлялись отдельно. В отдельных случаях для перевозки использовали дощаники, плоскодонные суда с бортами. На большие расстояния они могли идти под парусом, но использовались и весла. Разнообразие средств переправы было еще большим, но здесь отметим только главные из них. Одним из важных обстоятельств являлся коммерческий интерес – на переправах с интенсивным движением можно было неплохо заработать, и на торгах по подрядам на них разгорались нешуточные баталии, в которых участвовали и именитые купцы.

По главному Сибирскому и прилегающим к нему второстепенным трактам на всем протяжении XVIII–XIX вв. тянулись гужевые, то есть запряженные лошадьми, обозы. Сначала они перевозили большие партии соли и хлеба, свинца и пороха, других стратегических товаров по соответствующим подрядам с местными властями и

откупщиками – крупными предпринимателями, бравшими обязательство торговать по определенным правилам в своих округах водкой, всегда являвшейся в России выгоднейшим товаром. С середины XIX в. такие перевозки потеснили купцы со своими товарами. Соотношение частных и казенных грузов менялось в пользу первых. Обозные ямщики перевозили в большей степени купеческие товары, выполняли заказы на перевозку грузов других предпринимателей, в то время как откупные и подрядные операции уходили в прошлое. Огромные объемы перевозок естественным образом вовлекали притрактовое население в товарно-денежные отношения. Шло становление и развитие в городах и селах кузнечного, шорного, санного, тележного и других сопутствующих ремесел. Благодаря этому и другим факторам наблюдалось расслоение крестьянства на зажиточное и бедное. Постепенно начался отрыв части крестьян от земледелия ради извоза, как более выгодной отрасли хозяйства. Однако стоит заметить, что, даже становясь купцами, бывшие крестьяне-возчики не забрасывали свое хозяйство – просто оно становилось для них второстепенным делом.

На всем протяжении изучаемого периода сибирский транспорт являлся важной сферой приложения местных купеческих капиталов. Для сибирских купцов роль транспорта была особенно значима ввиду окраинного положения Сибири и удаленности ее от промышленных центров. Значение путей сообщения в крае повышалось и в связи с тем, что до конца XIX в. видную роль играли ярмарки, куда купцам надо было завозить, а потом вывозить огромные объемы товаров. Во все времена торговец был заинтересован, чтобы перевозка товаров отнимала у него меньше времени и стоила ему дешевле. Как правило, при транспортировке товаров подрядчик авансировал капитал у торговца или промышленника, и, таким образом, стоимость перевозки не зависела от того, по какой цене закупил купец товары. Затраты на перевозку увеличивали стоимость товаров, только оплату ее производил не купец из своей прибыли, так как у него, пока товар не продан, не было никакой прибыли, а потребитель, покупавший товары у купца. Такая схема товарооборота широко практиковалась в Сибири на всем протяжении изучаемого периода, и задаток (аванс), часто превышающий половину договорной суммы, являлся необходимым условием практически всех договоров по перевозке грузов. Это была своеобразная форма коммерческого кредита, основанная на доверии возчиков, держателей постоялых дворов и купцов друг к другу. По словам известного публици-

ста Ипполита Завалишина, «многие ямщики даже едят в кредит по целому тракту от Кяхты до Москвы и обратно в течение года, и нет примера недобросовестных начетов со стороны держателей постоялых дворов, либо уклоняющихся от платежа со стороны ямщиков» [5. Т. 2. С. 58].

Таким образом, сооружение Сибирского тракта оказывало влияние на многие отрасли регионального хозяйства. Прежде всего, тракт давал возможность получить дополнительный доход. Жить «с кнута и гужа», как говорили сибиряки, стало выгоднее, чем с сохи и ремесла. Недаром сибирские села вблизи тракта отличались добротностью и размером домов, количеством лошадей и скота [6]. Притрактовые крестьяне, путешествуя с обозами, больше видели и общались с другими людьми, вынуждены были включаться в коммерческую жизнь страны, быть развитее и грамотнее крестьян из глухих деревень, которые иногда боялись даже «тележного скрипа». Одним из показателей состоятельности и культуры крестьян-возчиков было отношение к церквям в своих селах – почти везде они были каменными, построенными по хорошим проектам и с замечательным качеством работ. Практически повсеместно в советское время они были разрушены, но там, где церкви чудом уцелели, они являются украшением округи и предметом гордости ее жителей.

О глубокой религиозности возчиков на Сибирском пути говорят нам некоторые пословицы, приведенные великим собирателем народной мудрости В.И. Далем, и касаются они слова «путь», имеющего, как известно, несколько значений. «Ехал не путем, погонял не кнутом»; «Шел не дорогой, встретил не путем», – говорили о людях сбившихся с пути, заблудившихся, непутевых. «Добрый путь, да к нам больше не будь!; На небо крыл нет, а в землю путь близок», – отвечали гостям, которых не хотели больше видеть или кому угрожали. Дальше можно привести поговорки, связанные с дорогой: «Призывай Бога на помощь, а Святого Николая в путь; За Богом пойдешь, добрый путь найдешь; Слушайся добрых людей, на путь выведут; Нужный путь Бог правит; Бог пути кажет; Кровь путь кажет». Нравоучительны суровые пословицы о грешниках: «Вору по делу, потаскухе по пути; Кто мотает, в том пути не бывает; И гласт, и ротаст, а пути в нем нет». Наконец, пословица, требующая интерпретации: «Худой жених сватается, доброму путь кажет». На наш взгляд, если девушка отказывает жениху с подмоченной репутацией, то от этого она только выигрывает, и скромному жениху с разными достоинствами стоит повторить сватовство, чтобы обрести

свое счастье. И загадка: «Еду, еду – ни пути, ни следу: смерть подо мною, Бог надо мною!» (плаванье на лодке). От рассматриваемого здесь слова «путь» есть несколько слов, производных от него, например «путный» («дельный, полезный, толковый, годный, изрядный, порядочный, хороший, надежный» человек) – по словарю В.И. Даля). В связи с этим еще несколько пословиц на новую тему: «Ровно путное что говорит, а все врёт!», «Дай Бог деток, да дай Бог и путных», «Беспутный человек». Все это указывает на большое значение путей сообщения в русской жизни, дающее основание считать человека, сбившегося по разным причинам с пути истинного, – заблудшим.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Мамсик Т.С. Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII–XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм // Опыт природопользования в Сибири в XIX–XX вв. Новосибирск, 2001. С. 6–29.
2. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск: Изд-во НГПУ, 2004. 567 с.
3. История дорожного дела в Томской области / Б.К. Андрющенко, В.А. Бузанова, В.П. Зиновьев и др.; Под ред. В.П. Зиновьева. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1999. 284 с.
4. Чукмалдин Н.М. Мои воспоминания. СПб., 1899. 107 с.
5. Завалишин И. Описание Западной Сибири. Т. 1: Тобольская губерния. Т. 2: Томская губерния. М., 1862.
6. Бойко В.П. Кулечество Западной Сибири в конце XVIII–XIX в. Очерки социальной, отраслевой и ментальной истории. Томск: Изд-во ТГАСУ, 2009. 308 с.