**«История Московско-Сибирского тракта на Мошковской земле»**

 Тракт шёл от Москвы через Муром, Арзамас, Козьмодемьянск, Казань, Осу, Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Большие Уки , Тюмень, Тобольск ,Тару, Каинск, Колывань, Томск. Северная ветка шла на Енисейск, Якутск, Охотск. Южная ветка шла на Иркутск, Верхнеудинск. Восточная ветка шла на Нерчинск и вдоль Шилки и Амура до Кряхты ветка называлась «Великий чайный путь». Из более поздних карт известно, что за Чаусским острогом далее по Московскому тракту следовал почтовый станец Орской Боръ, следом через 13 вёрст находился летний перевоз через реку Обь в д.Дубровино , после неё – д.Ташаринская,(Ташара), Умрева, Вороново а за  ней ещё через 20 вёрст – село Ояшинское на р.Ояш , Балта, Бурлиха, далее тракт проходил через Болотное.

 Своей протяженностью тракт превзошел все 8 государственных трактов вместе взятых и являлся самой длинной гужевой дорогой мира. 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. Постепенно он стал линией наибольшей густоты сибирского населения. Переселенцы на тракт на два года освобождались от всех noвинностей, кроме подушной подати за то, что на них возлагалась перевозка курьеров и чиновников по службе.

 По положению Дорожного Устава Российской империи все дороги России были поделены по своему значению на 5 классов. Но в Сибири даже главный гужевой тракт – Московский, связывающий между собой Сибирь и Европейскую Россию, относился к 3-й категории, т.е. «обыкновенных почтовых сообщений из

 губернии в губернию».

 Так как на содержание госказны были отнесены только дороги 1 класса, то все остальные дороги содержались за счёт региональных источников финансирования и несения местным населением натуральных дорожных повинностей. В результате ежегодно в течение десятилетий до четверти работоспособного населения притрактовых поселений на один полтора месяца выделялись для поддержания дороги.

 Срок доставки грузов от Иркутска до Москвы (это 5тыс вёрст) составлял 2-3 месяца. Казённая же почта из Петербурга в Иркутск приходила в 31 день, в среднем делая по 285 верст в сутки. А вот фельдъегерям/курьерам государевым на путь от Москвы до Иркутска давалось лишь 20 суток – и не более!
В архивных источниках отмечается дешевизна Западно-Сибирских путей сообщения: перевозка товаров на лошадях обходилась от полушки (¼ медной копейки) до полуполушки с пуда и версты.

 Цена пассажирских перевозок в Западной Сибири также была невысока – не более гроша (2 копейки) с лошади и версты. Да ещё за перевоз через реку в летнее время надо было доплатить по 30 копеек с лошади. В обе стороны шли обозы и караваны с товаром, перевозилось золото, почта, ехали чиновники, переселенцы, воинские команды. Ежегодно по тракту (по тележному и санному пути) проходило до 100 тысяч подвод.

 Московско-Сибирский тракт стал крупнейшей государственной транзитной сухопутной дорогой, связывающий Центральную Россию с Сибирью. На всей её территории были созданы почтовые станции, получившие тюркское название –ям, а людей занимавшихся грузоперевозками или пассажирскими перевозками на гужевом транспорте стали называть ямщиками. Ямщики владели лошадьми, предназначенными для перевозки почты, царских посланников, государственных деятелей и других важных особ; находились на государственной службе, получали жалование и были наделены пахотной землёй. Возглавлял ямские слободы приказчики и выборные старосты.

 Ямским организациям оказывала помощь местная сибирская администрация. Благодаря этому ямщики, начав свою деятельность в качестве «охочих» людей, превратились в особое сословие (Дожившее до 25 февраля 1825 года и перераспределённое в другие сословия указом Сената), отличавшееся от государственных крестьян.

 Ведущая роль в товарном извозе принадлежала крупным фирмам. Наиболее известной из них была транспортная гужевая фирма томского купца Евграфа Кухтерина. Вторая крупная транспортная фирма по гужевому извозу принадлежала в Сибири бывшим крестьянам братьям Фёдору и Филиппу Пушниковым родом из Тюменской области. Денежный оборот составлял 1 672 891 рубль, а прибыль- 23 635 рублей.

 Помимо гужевого транспорта по большому Сибирскому тракту пешком передвигались партии ссыльных. Согласно административной реформе, арестантские партии следовали по своему пути, разбитому на 61 этап. Заключенные после двух дней пути по маршруту могли отдохнуть в пересыльной тюрьме. Служили для этих целей и этапные избы, которые находились практически на всех почтовых станциях. Иногда в пути следования арестант мог заболеть или умереть. Тогда его труп клали на подводу и продолжали везти следом до очередного этапа. За период с 1783 по 1883 гг. по маршруту Сибирского тракта прошло приблизительно 1,5 млн. заключенных. Были среди них и политические бунтари.

  За месяц арестантская партия должна была проходить около 500 вёрст. Для предупреждения «побегов и удобнейшего распознавания ссыльных» им брили правую половину головы. Этап у любой деревни представлял собой обширный огороженный двор, внутри которого располагались несколько низеньких одноэтажных деревянных зданий, окрашенных в грязно-желтый цвет. В одном из помещений размещались на ночь офицеры, в другом - солдаты, в третьем, самом большом - арестанты. В арестантской казарме было несколько камер с кирпичными печами и двумя рядами нар из досок. Пешее передвижение по тракту было очень изнурительным, а длительность перехода от Петербурга до Иркутска доходила до двух лет. По Сибирскому тракту были отправлены в ссылку: А. Н. Радищев за книгу «Путешествие из Петербурга в Москву» в которой критиковал самодержавие и крепостное право; Н.Г. Чернышевский за создание революционной организации «Земля и воля» и призывы к революции; писатель В.Г. Короленко за участие в студенческом движении.

 Из 121 декабриста, осуждённых Верховным уголовным судом на каторжные и крепостные работы и на поселение, были этапированы 115 человек. Вопреки действовавшему законодательству, декабристов приговорённых к каторжным работам, везли в ножных кандалах. В соответствии с утверждённым порядком, предписывалось:

* маршруты следования сохранять в тайне;
* в Сибирь из Петербурга отправлять только по Ярославскому тракту, минуя Москву;
* отправку производить не в один день, а группами по 2 — 4 человека через сутки, тайно и по ночам;
* при каждом преступнике иметь 1 жандарма, а при группе — 1 фельдъегеря.

 В 1826 году через Обь  проследовали в нерченские рудники декабристы: Волконский, Трубецкой, Давыдов, Муравьев, Оболенский и Якубович. Следом за своими мужьями в добровольную ссылку по «Владимирке» проследовали их жены: А.Муравьева, Е.Трубецкая, Е.Нарышкина, М.Волконская, А.Розен и др. Отправляясь в Сибирь, они лишались дворянских привилегий и переходили на положение жён ссыльнокаторжных, ограниченных в правах передвижения, переписки, распоряжения своим имуществом и т.д. Они не имели права брать с собой детей, а возвращение в Европейскую Россию не всегда разрешалось даже после смерти мужей. На выезде из Дубровино, как раз по движению тракта растёт огромная ветла, которой больше 100 лет, местные жители говорят, что её посадила жена декабриста, княгиня М. Волконская по пути следования на каторгу к мужу.

 По данным историка Н.А. Миненко, деревня Дубровино была основана в ведомстве Чаусского острога в середине XVIII в. ( 1715 г.). Село Дубровино раскинулось на правом берегу Оби. На противоположном берегу Оби сохранились остатки старой деревни - старого Дубровина, которое называют Заречьем и через которую на паромах и лодках переправляли тех, кто ехал Московско-Сибирским трактом.. Переправа через Обь как раз и обеспечивала функционирование этого тракта, служившего до конца XIX в. На тракте от Тюмени до Кяхты было 22 переправы через крупные реки. Первоначально переправа через Обь находилась в 58 верстах от Чаусского острога в районе Ташары, но позже переправу перенесли выше по реке в с. Дубровино и там сделали государственный паром. Упоминание полуэтапа в Списке 1859 г. и этапного здания в Списке 1893 г. напоминает нам о том, что тракт до конца XIX в. был предназначен не только для перевозки почты, грузов и пассажиров, но и для передвижения на восток под конвоем ссыльных и каторжан. В Дубровино колонны ссыльных делали остановку для отдыха. В 1893 г. впервые фиксируется наличие в селе образовательного учреждения – сельского училища, а также телеграфа, пароходной пристани с переправой через Обь, крупчаточной мельницы, пункта забоя скота, что свидетельствует о разрастании сельской инфраструктуры. В селе десять улиц. Самая старая улица - Советская, раньше она называлась Большой, по ней и проходил тракт. Здесь шли ссыльные, в том числе и декабристы. По этой дороге проезжал А.П. Чехов, когда направлялся на Сахалин... «Наказание с этим разливом! В Колывани мне не дают почтовых лошадей; говорят, что по берегу Оби затопило луга, нельзя ехать. Задержали даже почту и ждут насчет ее особого распоряжения. Станционный писарь советует мне ехать на вольных в какой-то Вьюн, а оттуда в Красный Яр; из Красного Яра меня повезут верст 12 на лодке в Дубровино, и там уж мне дадут почтовых лошадей». В 1904 г. в Дубровино проживало 589 человек, в 1911 г- 1220 человек, село занимало 8540 десятин земли, здесь располагались сельское училище, почтово-телеграфное отделение, земская станция, хлебозапасный магазин, 10 торговых лавок, казенная винная лавка, пивная лавка.  Жители с.Дубровино заготавливают фураж для лошадей (увеличение запашек под посевы овса, использование залежей в качестве сенокосов), занимаются реализацией товарного хлеба, разводят лошадей, в селе строится кузница, а также развиваются промыслы, связанные с обслуживанием тракта: тележный, колёсный. Жители села занимаются извозом (почтовая гоньба, ямщина), содержат постоялый двор.

 Андрей Казаринов