



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ЮЖНОУРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГУМАНИТАРНО-
ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «ЮУрГГПУ»)

ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА ВСЕОБЩЕЙ ИСТОРИИ

Дороги в Сибирь на территории Южного Зауралья в трудах учёных-
путешественников XVIII – XIX вв. (возможность использования в
школьном краеведении).

Выпускная квалификационная работа
по направлению 44.03.05. Педагогическое образование
Направленность программы бакалавриата
«История. Обществознание»

Проверка на объем заимствований:
89,24% авторского текста

Работа Александрова к защите
«14» июня 2018 г.

Зав. кафедрой всеобщей истории

Н.Б. Виноградов Виноградов Н.Б.

Выполнила:

Студентка группы ОФ-505-076-5-1
Машенцева Алёна Андреевна

Научный руководитель:

Виноградов Николай Борисович
Доктор исторических наук,
заведующий кафедрой всеобщей
истории

Челябинск 2018

19

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	2
Глава 1. Историография и история изучения Старой Сибирской дороги.....	5
Глава 2. Транспортные коммуникации с Южного Урала в Сибирь в XVIII в., по картам и сведениям ученых-путешественников.....	9
2.1 Сибирская дорога на картах Российской Империи (XVIII – XIX вв.)...	10
2.2 П.И. Рычков.....	21
2.3 П.С. Паллас.....	26
2.4 И.И. Лепёхин.....	31
2.5 И.П. Фальк.....	36
Глава 3. Описание населённых пунктов в трудах путешественников XVIII – XIX вв.....	44
Глава 4. Использование информации по старой Сибирской дороге в краеведении и туристической работе.....	55
4.1 Теоретические положения.....	55
4.2 Практическая разработка.....	57
Заключение	60
Список литературы	63
Приложения	67

Введение

Не секрет, что Россия является одной из крупнейших стран по своим размерам. Со временем размеры нашей страны всё увеличивались и увеличивались. За этим и последовало увеличение сети транспортных магистралей, а затем, и прибавление к ним таких способов перемещения, как поезда и электрички. В жизни нашей страны, издавна всем известно высказывание – «В России есть две беды – дураки и дороги». Размышляя об этом мы можем понять, что важность вопроса коммуникаций в нашей стране была всегда. И сегодня, с процессом развития транспорта, когда почти в каждой семье есть как минимум один автомобиль, мы можем смело утверждать, что вопрос транспортных коммуникаций остаётся одним из наиболее острых.

Количество и качество коммуникаций адекватно отражает уровень развития страны, так как, по тому насколько сильно развита транспортная сеть, мы можем увидеть значение отдельных регионов страны для её (страны) развития. Так же, транспортная сеть может рассказать нам о социально-экономическом положении в стране, показать уровень развития торговых отношений.

Именно поэтому есть смысл в использовании традиционных маршрутов в экскурсионной практике, дабы связать современность с прошлым нашей родины. Ведь именно те маршруты, которые были важны для населения нашей страны до проложения современных трасс, могут показать и региональное расставление приоритетов и значимости отдельных городов. Так же это поможет нам объяснить ученикам и ту проблему, над которой они могли и не задумываться – почему, ранее крупные и значимые места нашей страны исчезают с современных карт.

С изменением социально-экономической ситуации в стране, появлением современных трасс множество тех, что использовались ранее

утратили своё значение или просто пришли в негодность, но о великой их роли ранее могут сказать карты, труды путешественников или просто сами окрестности дорог, история создания населённых пунктов на том или ином маршруте.

Изучение традиционной для наших предков, ранее используемой сети дорог играет большое значение в современном краеведении, так как это позволяет глубже понять систему функционирования социально-экономических связей различных районов нашей страны.

Сеть дорог региона довольно редко выступает объектом изучения в научных кругах. Одним из учёных, занимающихся этой проблемой является Гаяз Хамитович Самигулов¹. Так же в периодической печати встречаются статьи по этой теме, например, материал под авторством Евгения Вениаминовича Ястребова².

Несмотря на значительные результаты, в исследовании транспортной сети нельзя поставить точку. Прежде всего важно рассмотреть современное состояние тех мест, через которые эти дороги проходили. Основной проблемой изучения данной темы является изменчивость маршрутов Сибирской дороги.

Объектом исследования выступает традиционная, исторически сложившаяся дорожная сеть, соединяющая Южное Зауралье и Сибирь, как отражение конкретного социально-экономического и культурного контекста.

¹ Самигулов Г.Х., Свистунов В.М. Что такое Старая Казанская дорога? // Интеграция археологических и этнографических исследований / Гл. ред. Н.А. Томилов. – Одесса; Омск: «Издательский дом «Наука», 2007. – С. 66–72.

Самигулов Г.Х. Историография «казанских дорог» // Вестник Южно-Уральского государственного университета. 2011. № 9 (226). Серия «Социально-гуманитарные науки». Вып. 16. – С. 50–53.

Самигулов Г.Х. Исторические дороги и их роль в основании слобод и острогов Южного Зауралья XVII века // Вестник Челябинского государственного университета, 2013. – № 34(288). Серия История. Вып. 53. С. 30–35.

Самигулов Г.Х. Трансформация дорожной сети Южного Зауралья в XVII–XVIII веках // Вестник Челябинского государственного университета, 2013. – № 6 (297). Серия История. Вып. 54. С. 5–8.

² Ястребов.Е. Уральский следопыт/Е.Ястребов//Древние дороги урала. – 1990.- №12. – С. 76-77.

Предметом данного исследования является транспортная сеть Южного Зауралья на протяжении XVIII – XIX вв.

Источниковую базу исследования составляют труды учёных-путешественников XVIII века, а именно: П.И. Рычкова³, И.И. Лепёхина⁴, П.С. Палласа⁵, И.П. Фалька,⁶ и карты России XVIII – XIX вв.

Целью данной работы является конкретизация традиционных, маршрутов Сибирской дороги, существовавших на протяжении XIX – XX вв. (и ранее) и детализация их этапов для практических, туристических и экскурсионных целей.

Для реализации указанной цели необходимо решить следующие **задачи**:

1. Анализ карт с целью выявления времени появления первых упоминаний на них об интересующем нас маршруте, а также установления процесса эволюции самой дороги на протяжении XIX – XX вв.

2. Анализ маршрутов путешественников XIX века с целью выявления перечня населённых пунктов Сибирской дороги.

3. Анализ трудов путешественников с целью сравнения описаний населённых пунктов Сибирской дороги, для того чтобы узнать, как изменялось значение этих мест в функционировании Сибирской дороги.

4. Оформление экскурсионной программы для школьников, с целью популяризации материала о традиционной Сибирской дороге.

Методологическая часть основана как на общелогических методах познания (метод анализа и синтеза, сравнения, абстрагирования, аналогий и

³ Рычков П. И. — Топография Оренбургская, то-есть обстоятельное описание Оренбургской губернии, сочиненное коллежским советником и императорской Академии наук корреспондентом Петром Рычковым, ч. 1 и 2, СПб., 1762.

⁴ Лепёхин И. И. Продолжение Дневных записок путешествия доктора и Академии наук адъюнкта Ивана Лепёхина по разным провинциям Российского государства в 1770 году. Часть 2. — СПб., 1772.

⁵ Паллас П.С. «Путешествие по разным провинциям Российского государства» (СПб., 1773—1788; первая часть вышла вторым изданием в 1809 году).

⁶ Фальк И. П. Полное собрание ученых путешествий по России, издаваемое Императорскою Академией Наук, по предложению её президента, с прим., изъясн. и дополн. Т. 6. Записки путешествия академика Фалька / Пер. с нем. П. Петрова. СПб.: При Имп. АН, 1824.

т.п.), так и на методах исторического исследования (историко-сравнительный и историко-типологический метод).

Территориальные рамки исследования охватывают территорию от Южного Урала до Зауралья (в данном случае берём расстояние от г. Сима и до г. Кургана). Именно этот участок пути и будет приоритетным в нашем исследовании.

Научная новизна данной работы состоит в том, что конкретизацией роли транспортных коммуникаций в России учёные практически не занимались, и следует познакомить общественность с таким великим наследием по средством экскурсионного тура.

Практическая значимость работы состоит в том, что её результаты могут быть использованы в дальнейшем для углубления знаний о традиционных транспортных сетях Южного Зауралья. В школьном краеведении вопрос об изменчивости и вариативности маршрутов поможет в объяснении материала о торговле между регионами страны.

Глава 1. Историография и история изучения Старой Сибирской дороги.

Транспортную сеть на территории Южного Зауралья можно отнести к числу тем, на которые ученые-исследователи редко обращают своё внимание. Причиной тому может послужить тот факт, что вопрос о местонахождении традиционной сети дорог является весьма неоднозначным. В различные периоды времени и у жителей разных регионов одна и та же дорога может называться по-разному и иметь различное назначение характер и интенсивность использования.

Интересным для данной темы является и то, что одни дороги навсегда пропадают с современных карт, а другие, хоть и потеряли своё значение для нынешних транспортных коммуникаций, оказались увековечены в памяти населения в виде тематических музеев или экскурсионных туров. Для того чтобы и та дорога, что проходит через родные для нас с вами места осталась в памяти поколений и была создана эта работа.

Источники по истории Старой Сибирской дороги можно подразделить на две категории. К первой категории мы можем отнести карты Российской Империи XVIII – XIX вв. Вторая группа исследуемых нами источников относится к материалам экспедиций на Урал и в Сибирь. Исследователи XVIII – XIX вв., проезжая по интересующим нас местам оставляли в своих трудах заметки. Ориентируясь на эти заметки и записи, мы можем дополнить ту картину, что предстала перед нами после анализа карт.

История рассмотрения транспортной сети Южного Зауралья как элемента отдельного исследования может считаться сравнительно новой. До современности никто не занимался конкретно этим территориальным отрезком. В основном внимание учёных по большей своей части было

обращено севернее обозначенных территорий на Бабиновскую дорогу (или как ее ещё называли «Сибирский тракт», «Большой Сибирский тракт»)).⁷

Через эти места проходила и другая крупная дорога, название которой и указывало на направление – Старая Казанская дорога. Сведений о ней практически нет. По большей части она упоминается лишь в связи с каким-либо событиями.⁸ Такое название она получила, так как соединяла Казань с сибирской частью России. Можно считать, что Сибирская дорога, которая и явилась предметом нашего исследования, является частью Старой казанской дороги, так как через Уфу она соединяет Сибири и Казань.

Одним из первых, кто занялся исследованием этой темы стал Евгений Вениаминович Ястребов. В своей статье «Древние дороги Урала» он широко освещает тему транспортных коммуникаций. Но его работа скорее показывает нам общее положение всех трасс Урала XVI – XVIII вв. Кратко описана каждая из девяти дорог этой местности и по предложенной читателю карте мы видим, что территориальным рамкам нашей работы соответствует Старая Казанская дорога.⁹

Следующим, кто взялся за изучение этой темы можно считать Гаяза Хамитовича Самигулова. На его счету множество научных статей на тему транспортных коммуникаций и, в том числе, некоторые из них касаются и заданного нами территориального отрезка. В его трудах приводятся уже осмысленные и конкретные выводы по интересующей нас теме. То есть, можно сказать что именно он начал глубокое исследование сети дорог на Урале. Анализируя статьи этого автора, мы можем сделать вывод, что Сибирская дорога – это часть Старой Казанской дороги. «Название Старая Казанская дорога применялась к участкам этой сети, проходившим в Южном Зауралье, поскольку они были «ориентированы» на Поволжье, т.е. Казань. В Приуралье эти же дороги назывались Сибирскими, поскольку вели в

⁷ Бординских Г. А., Шилов В. В. Бабиновская дорога — путь длиною в 400 лет. Березники, 1998.

⁸ Самигулов Г.Х. Историография «казанских дорог» // Вестник Южно-Уральского государственного университета. 2011. № 9 (226). Серия «Социально-гуманитарные науки». Вып. 16. – С. 50–53.

⁹ Ястребов.Е. Уральский следопыт/Е.Ястребов//Древние дороги Урала. – 1990.- №12. – С. 76-77.

Сибирь.»¹⁰ Далее в этой же статье мы можем увидеть, что данная дорога имела ещё и другие четыре названия: кошевая, СтароЧелябинская, Соляная и Воровская дорога. Так же, можно сказать и о том, что ранее, до выбранного нами временного отрезка, всё та же дорога проходила немного иначе. Такой, как мы её видим, начиная с XVIII века, она была не всегда. Части дороги «оттянулись» к новым важным пунктам этих территорий – заводам.¹¹ Так и происходит изменение дороги в дальнейшем.

Рассмотрев историографию и историю изучения Сибирской дороги можно сделать вывод, что только последнее десятилетие, благодаря Гаязу Хамитовичу Самигулову, было ознаменовано научными открытиями в этой области. Это ещё раз даёт напоминание о важности нашей работы, с целью всё более глубокого изучения маршрута Сибирской дороги.

¹⁰ Самигулов Г. Х. Дорога: часть и целое: осмысление дороги в разных масштабах восприятия / Г. Х. Самигулов // Научный диалог. - 2013. - № 6 (18) : История. Социология. Этнография. - С. 75-87.

¹¹ Г. Х. Самигулов. Трансформация дорожной сети Южного Зауралья в XVII-XVIII веках Вестник Челябинского государственного университета. 2013. № 6 (297). История. Вып. 54. С. 5-8.

Глава 2. Транспортные коммуникации с Южного Урала в Сибирь в XVIII в., по сведениям ученых-путешественников.

Вторая четверть XVIII века ознаменовалась важными географическими событиями. В это время на крайнем севере и востоке России вела работу Великая Северная, или Вторая Камчатская, экспедиция (1733—1743). По числу участников, сложности и объему выполненных работ, по своим научным результатам Великая Северная экспедиция не имела себе равных ни в России, ни за границей. Участники ее описали северное морское побережье России, открыли северо-западную Америку, изучили природу Камчатки и многих районов Сибири. Но, к 1752 году принимается решение о составлении новой генеральной карты Оренбургской губернии и прилегающих к ней с юга среднеазиатских земель. Именно это и явилось причиной путешествия П.И.Рычкова.¹²

А уже в 1768 г. из Петербурга в разные районы России выехало несколько научных отрядов во главе с молодыми учеными. Пути их лежали на Волгу, Кавказ, Урал, в Сибирь и другие части нашего обширного государства. Началась работа экспедиций, известных под названием Академических. Такое название за ними утвердилось потому, что их организовала Академия наук. Главная цель экспедиций заключалась в выявлении, описании и изучении естественных ресурсов России, необходимых для ее дальнейшего хозяйственного развития и процветания. Во главе этих отрядов стояли замечательные естествоиспытатели П. С. Паллас, И. И. Лепехин, И. П. Фальк.¹³

¹² Ф.Н. Мильков П.И. Рычков: Жизнь и географические труды. Государственное издательство географической литературы. Москва, 1953. — 144 с.

¹³ Архипова Н.П., Ястребов Е.В. Как были открыты Уральские горы. Свердловск: Средне-Ур. книж. изд-во, 1990. 222 с.

Труды именно этих учёных всесторонне и наиболее полно описывают места, по которым продвигались люди из одной части нашей огромной страны в другую.

Но для того чтобы определиться с нужным нам отрезком маршрута учёных-путешественников мы проанализируем исторические карты. Благодаря этому мы сможем найти «точки соприкосновения» Сибирской дороги и того маршрута, по которому проезжали научные экспедиции.

2.1. Сибирская дорога на картах Российской Империи (XVIII – XIX вв.)

В этой части работы будут представлены 15 карт, датировка которых охватывает период с 1745 до 1905 годов. Проанализировав эти карты как источник, мы сможем сказать, как проходила Сибирская дорога (через какие населённые пункты), с какого периода времени она стала появляться на картах и, как изменялась в рассматриваемый нами отрезок времени.

- **Атлас Российской империи 1745 г.**

Работа над этим атласом шла в течении 20-ти лет, а создан он был по наказу Петра I. Основой для него послужили неполные на тот момент атласы И. К. Кириллова. Полное название данного атласа звучит как: «Атлас Российской, состоящий из девятнадцати специальных карт, представляющих Всероссийскую империю с пограничными землями, сочинённый по правилам географическим и новейшим наблюдениям, с приложенною при том Генеральною картою великия сея империи, старанием и трудами Императорской академии наук». Данный атлас был признан первым официальным атласом Российской империи. Карты в нём составлены не совсем точно, а интересующая нас территория расположена на стыке 2-х карт. Дороги в этом атласе не обозначены. Мы можем увидеть только два населённых пункта, через которые в дальнейшем пройдёт Сибирская дорога – Чумляцкая слобода и Чебаркульская крепость (Приложение 2).

- **Атлас Оренбургской губернии с прилежащими к ней местами по «Ландкартам» И. Красильникова и «Топографии» П. И. Рычкова 1755 г.**

В 1752 г. Оренбургская губернская канцелярия поручила геодезисту И. Красильникову составить генеральную карту Оренбургской губернии с прилегающими к ней территориями, в связи с тем, что, все составленные до этого карты были мало информативны и не охватывали всю территорию Российской Империи. Для составления этого атласа с картами И. Красильников пользовался всеми предыдущими картами, то есть можно сказать, что он первый объединил на одной карте все имеющиеся до этого.

К 1755 г. он составил атлас Оренбургской губернии «с прежних ландкарт, журналов и репортов», а «дальнейшие заграничные места» — отчасти с иностранных карт, отчасти по устным сообщениям¹⁴. П. И. Рычков, с которым впоследствии и сотрудничал И. Красильников, дополнил материалы, своим трудом под названием «Топография Оренбургской губернии».

Этот атлас состоит из одной генеральной карты, которая охватывает обширный участок Российской империи и, из 10 частных карт, на которых уже по отдельности и более подробно были изображены губернии.

На этой карте мы ещё не видим, как такового направления Сибирской дороги. Но есть целая выделенная область под названием Сибирская дорога, которая доходит лишь до Чебаркульской крепости (Приложение 3). Это охватывает только начало тех территориальных рамок, которые мы установили для данной работы. Скорее всего в этот период Сибирская дорога как таковая только начинает складываться. Именно в этот период появляется

¹⁴ Греков В.И. Очерки по истории русских географических исследований в 1725-1765 гг. М. Издательство Академии наук СССР, 1960.

множество заводов на Урале и происходит продолжение его освоения.

- **Генеральная карта Российской Империи 1776 г.**

И.Ф. Трускотта и Я.Ф. Шмидта.

Данная карта, выпущенная в 1776 году в Санкт-Петербурге титулярным советником, адъюнктом Петербургской Академии наук Иваном Фомичом Трускоттом и адъюнктом Якобом Фёдоровичем Шмидтом.

Работа над картой проводилась в связи с необходимостью усовершенствовать «Атлас Российской Империи» 1745г. Тем самым предполагалось создание более точной обзорной карты страны. Собирали топографические материалы для этой карты по методике, разработанной М.В. Ломоносовым. Это были первые карты, которые опирались на комплекс астрономических и математических измерений, вследствие чего во много раз, по сравнению с предыдущими, выросла их точность.

Интересно проходила и подготовка к составлению этих карт. В 1761 году в губернии и провинции России были разосланы «географические запросы», которые состояли из 30-ти пунктов. Благодаря этому составителям обеспечивалась информация о природе и экономической географии этих территорий¹⁵.

Завершающим этапом составления карт стала экспедиция 1768 – 1774 гг., в которой был собран материал для издания труда и более детально прописаны карты ряда областей. Первое издание карты состоялось к 50-летию Петербургской Академии наук. На этой карте мы ещё не видим сети дорог по всей стране (Приложение 4). Она появляется чуть позже. Но можем, опять же, проследить населённые пункты, через которые пройдёт Сибирская дорога. На карту уже нанесены такие населённые пункты, как Челябинск, Миасская слобода.

¹⁵ Фель С.Е. Картография России XVIII века. М.: Изд-во геодезической литературы, 1960.

- **Карта Оренбургской губернии Челябинского уезда 1800 г.**

К сожалению, по поводу авторов и условий создания данной карты информация отсутствует. Но по самой карте мы можем сказать, что на этот период времени составители карт уже стали наносить основные дороги на план местности. Так мы видим, что от города Челябинска идут 4 дороги: 2 на север, а 2 на юг страны. Но ни одна из них не соответствует нашим территориальным рамкам, так как ни одна из них не ведёт в Сибирь. Вследствие этого, мы можем сказать, что на этот период времени в путь в Сибирь лежал через более северные земли. На карте мы можем увидеть населённые пункты, через которые проходит Сибирская дорога: Челябинск, Миасская крепость, Чумляцкая слобода, Карачельская слобода, село Воскресенское (Приложение 5).

- **Дорожная карта Российской Империи 1809 г.**

О данной карте, так же, как и о предыдущей нет сведений ни об авторе, ни об условиях создания. А информация в заглавии самой карты гласит: «Дорожная карта Российской Империи со всеми почтовыми и проселочными проезжими дорогами, способными для кратчайшего проезда вообще всякому, а также нужными для провозу товаров, торгующему купечеству и прочим промышленникам. Сочинена в 1809 году.»

Это первая карта, на которую нанесена вся возможная на тот момент времени сеть дорог. Через Урал, и в частности Через Челябинск, проходит только одна дорога в Сибирь. На карте она отмечена как одна из главных. Эта дорога проходит через такие населённые пункты, как: Саткинский завод, Куваши, Златоустовский завод, Миасский завод, Кундравинская слобода, Туктубаева, Челябинск, Миасская крепость, Белоярское село, Чумляцкая слобода, Карачельская слобода, Воскресенская слобода, Остовна слобода,

Курган. То есть здесь мы уже видим оформление дорожной системы из Урала в Сибирь (Приложение 6).

- **Географический атлас В.П. Пядышева 1820 г.**

Полное название этой карты: «Географический атлас Российской Империи, царства Польского и Великого Княжества Финляндского, расположенный по губерниям на двух языках с означением городов, местечек, сел, деревень и всех примечательных мест, почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояний между оными, и прочими селениями в верстах и милях на 70 листах с Генеральною картою и таблицей расстояния верст по почтовым дорогам между знатнейшими городами. Сочинен по новейшим и достоверным сведениям, в пользу обучающихся Российской Географии и для составления дорожников путешественникам.»

Этот атлас с картами можно назвать отголоском военного времени, так как после того как военные действия XIX века утихли появилась нужда в составлении новых карт.

Одной из таких новых, более точных карт явилась и работа служащего при Главном Штабе его Императорского Величества в Военно-топографическом Депо чиновника 6 класса Пядышева Василия Петровича.

На этой карте мы так же можем видеть выделенные основные дороги, одной из которых и является интересующая нас Сибирская дорога.

Основными населёнными пунктами по этой дороге являются: Саткинский завод, Куваши, Златоустовский завод, Сыростан, Миасский завод, Кундравинская слобода, Травники, Токтубаевский ям, Челябинск, Миасская крепость, Чумляцкая слобода, Карачельская слобода, Воскресенская слобода, Островная слобода, Чиньева. Далее границы карты обрываются, но можно сказать, что далее эта дорога ведёт до города Кургана.

По сравнению с предыдущей картой мы можем увидеть появление на этой дороге новых населённых пунктов. Среди них Сыростан, Травники и Карачельская слобода (Приложение 7).

Делая выводы по этой карте можем сказать, что инфраструктура Сибирской дороги развивается, появляется больше населённых пунктов на ней, а это может быть следствием всё более частого использования данной дороги.

- **Немецкая обзорная карта Южного Урала 1837.**

Эта карта, оригинальное название которой "Karte vom Ural Gebirge", составленная в 1837 году немецким картографом Друстусом (Юостусом) Пересом является одной из первых иностранных карт Урала и Сибири. Вся карта составлена на немецком языке. На ней обозначены основные населённые пункты, реки, озёра и главные дороге. Присутствует здесь и интересующая нас Сибирская дорога. Она состоит из: Саткинского завода, Кувашей, Златоустовского завода, Сыростана, Миасского завода, Кундравинской слободы, села Мельникова, Травников, деревни Петрушкина, Тактубая, Челябинска, Миасской крепости, Чумляцкой слободы, Карачельской слободы, Воскресенской слободы, села Веденское и Кургана.

Названия некоторых населённых пунктов читаются на карте с трудом, так как нанесены на карту мелко. Мы видим, что Сибирская дорога проходит через всё те же населённые пункты (Приложение 8).

- **Генеральная карта Оренбургского края 1854 г.**

Полное и оригинальное название этой карты "Генеральная карта Оренбургского Края и частей Хивинского и Бухарского владений", а составлена изначально она была в 1851 году, но позже, потребовала исправлений и переиздавалась в 1854. Главная дорога из Урала в Сибирь по этой карты проходит через такие населённые пункту, как: Саткинский завод, Кувашаи, Златоустовский завод, Сыростан, Миасский завод, Кундравы,

Мельникова, Травники, Токтубаева, Челябин, Миасская крепость, Пивкино, Чумляцкое, Чумляцкое, Карачельское, Михайловка, Окунева, Воскресенское, Гаврино, Журавлёва, Мехонское.

Далее эта дорога соединяется с другой, ведущей из Екатеринбурга и устремляется в Сибирь. Примечательным является то, что на этой карте после села Воскресенское дорога не поворачивает на Курган, а продолжается на север (Приложение 9). А на уже существующем до этого времени маршруте появляются новые населённые пункты, такие как Окунёва, Михайловка, Пивкино. Что может сказать о более подробной прорисовке этой карте, относительно предыдущих.

- **Карта Европейской России и Кавказского Края 1862 г.**

Полное название этой карты звучит как "Карта Европейской России и Кавказского края составленная, по новейшим сведениям, при Военно-Топографическом Депо, изданная Императорским Русским географическим обществом в 1862 году". Это даёт нам понять, что причина составления данной карты появление новейших сведений, а составлена и издана она была Русским географическим обществом. На данной карте уже более подробно показан рельеф и сети дорог, кроме основных, главных, дорог показаны и небольшие. Но неизменной остаётся Сибирская дорога, которая проходит через: Саткинский завод, Куваши, Златоустовский завод, Сыростан(Саристанская), Миасский завод, Кундравинская слобода, Травники, Токтубаева, Челябинск, Петровская, Миасская крепость, Пивкино, Чумляцкое, Тукманка, Карачельское, Иванкова, Воскресенское, Маяцкая, Карасинское, Корчажка, Чуньево, Сычёва, Веденское, Курганское, Курган. Новыми населёнными пунктами на этой карте являются деревня Петровская, Тукманка, Иванкова, Маяцкая, Карасинское, Корчажка, Чуньево, Сычёва, Курганская (Приложение 10).

Это намного больше, чем на всех предыдущих картах, следовательно, можно считать это время расцветом Сибирской дороге, так как, если появляются новые населённые пункты, то была в них и нужда.

- **Оренбургская и Уфимская губернии в атласе А.А. Ильина 1871г.**

Полное название этого атласа «Подробны атлас Российской Империи и планами главных городов, состоящий из 70 карт». Автором этого собрания карт являлось картографическое заведение Алексея Афиногеновича Ильина. Его имя связано с возникновением и развитием первого в России частного картографического заведения, которое занималось выпуском широкого спектра изданий от атласов и глобусов, до репродукций художественных произведений. К сожалению, качество доступных изданий атласа оставляет желать лучшего, но на них видно основные дороги из Урала в Сибирь.

На этой карте дорога проходит через такие населённые пункты, как: Саткинский завод, Куваши, Златоуст, Сыростан, Миасский завод, Кундравинская слобода, Травникова, Туртубаево, Челябинск, Петровская, Миасская крепость, Пивкино, Чумляцкое, Иванково, Воскресенское, Маякская, Карасинская. Далее дорога уходит в сторону Кургана. Сама дорога проходит точно через те же населённые пункты, что и на остальных картах (Приложение 11).

- **Почтовая карта Европейской России А.А. Ильина 1871 г.**

Карта издана почтовым департаментом в Санкт-Петербурге в 1871 году, в картографическом заведении Алексея Афиногеновичв Ильина. На ней представлены почтовые конторы, отделения и станции, телеграфные и железнодорожные станции, дороги: железные и почтовые, пароходные сообщения и телеграфные линии. Интересным для нас является то, что через часть Сибирской дороги проходила и почтовая дорога. Она проходила через

такие населённые пункты, как: Саткинский завод, Куваши, Златоуст, Сыростан, Миасский завод, Кундравинская слобода, Травниковская, Токтубаевский ям, Челябинск. Далее дорога поворачивает в сторону Екатеринбурга, а уже оттуда она идёт в сторону Сибири (Приложение 12).

- **Карта путешествия государя наследника Цесаревича на Дальний Восток 1891 г.**

Здесь представлен фрагмент карты из составной книги-карты "От Владивостока до Уральска. Карты к путешествию Его Императорского Высочества государя наследника Цесаревича (Николая Александровича)".

Эта составная карта показывает маршрут путешествия Цесаревича Николая с Востока на Запад страны. Нас интересуют части карты «От Омска до Троицка» и «От Троицка до Уральска». На самой карте, что очень важно для нас показан не только маршрут Цесаревича, но и все остальные дороги Российской Империи. На интересующей нас дороге расположены такие населённые пункты, как: Саткинский завод, Куваши, Златоуст, Сыростан, Миасский завод, Кундравинская слобода, Травниковка, Тактубаевский ям, Сосновская, Покровское, Челяба, Петровская Миасская крепость, Притчинь, Пивкино, Петрушина, Чумлянское, Тукманова, Иванкова, Воскресеское, Маякская, Карасинское, Чиньевское, Веденское, Курган (Приложение 13).

На этой карте мы так же видим появление нескольких новых населённых пунктов.

- **Карта губерний и областей около Сибирской железной дороги 1893г.**

Полное название этой карты: "Карта губерний и областей Российской Империи по которым пролегает намеченная высочайшей волей Сибирская железная дорога". Составлена она была по распоряжению министра

внутренних дел для состоящего под председательством его императорского высочества государя наследника Цесаревича комитета сибирской железной дороги центральным статистическим комитетом МВД. Карта была выпущена в картографическом заведении Ильина, а составлена картографом центрального статистического комитета, надворным советником: А.Н. Петровским. На этой карте мы видим и то как проходили старые дороги Российской Империи, и новые, железные дороги. Сибирская же дорога на этой карте проходит через такие населённые пункты, как: Саткинский завод, Куваши, Златоуст, Сыростан, Миасский завод, Кундравы, Травники, Токтыбай, Челябинск, Петровская, Миасская крепость, Бритчино, Пивкино, Петрушино, Чумлянское, Тукманово, Карачельское, Иванкова, Воскресенское, Маякская, Чиньевское, Веденское, Курган (Приложение 14).

Сама железная дорога пересекается с Сибирской дорогой в нескольких местах: Златоуст, от Златоуста до Сыростана 2 раза, между Травниками и Токтубаем, между Токтубаем и Челябинском и около самого Челябинска, и далее только в Кургане.

Можно предположить, что если маршруты этих дорог почти совпадают, то скорее всего именно с момента постройки здесь железной дороги и происходит упадок Сибирской дороги, так как появился новый, более быстрый путь перемещения из Урала в Сибирь.

- **Карта Оренбургской губернии из энциклопедического словаря издания Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона 1897г.**

Данная карта впервые была представлена в энциклопедии Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона. В 1889 году владелец одной из петербургских типографий Илья Абрамович Ефрон по инициативе профессора Семёна Афанасьевича Венгерова заключил договор с немецким издательством F. A. Brockhaus на перевод на русский язык большого энциклопедического словаря «Konversations-Lexikon», выпущенного этим издательством. Первоначально

предполагалось ограничиться переводом этого издания, но только с более подробным изложением вопросов, касающихся России. Так же эту энциклопедию отличает от остальных обилие карт различных местностей. На карте которая показывает интересующую нас территорию мы видим и Сибирскую дороги и пересекающую её железную дорогу. Сибирская дорога проходит здесь через такие населённые пункты, как: Златоуст, Сыростан, Миасский завод, Кундравы, Травники, Туктубаевский ям, Челябинск, деревня Петровская, Миасская станица, Чумляцкое, Тукманова, Иванково, Воскресенское, Карасинское, Колупаевка, Курган (Приложение 15).

Показанная на этой карте железная дорога пересекается с Сибирской только в 3-х местах: Златоуст, Челябинск, Курган.

- **Карта Оренбургской губернии начала XX века издания А.А Ильина 1905 г.**

На данной карте отображены границы губерний, населённые пункты, дороги. Пожалуй, данная карта является самой подробной из всех, так как она опиралась на уже накопленный обширный опыт предшественников.

На этой карте Сибирская дорога не изменяет своего положения, но видно, что дорог такого масштаба как эта стало больше. Она проходит через такие населённые пункты, как: Златоуст, Сыростанское, Миасское, Кундравинская, Травниковская, Архангельский, Сосновский, Челяба, Кругленский, Петровский, Миасская, Притяин, Пивкино, Чумляцкое, Тукмакова, Береговая, Карачельское, Малая Субботинская, Иванково, Малая Окунёва, Красноярская, Воскресенское, Маякская, Корчажная, Колупаевка. Далее дорога уходит в сторону Кургана. Мы видим что появляется много новых населённых пунктов. Пользуясь условными обозначениями, мы можем заметить, что те населённые пункты, которые раньше были небольшого размера, на данной карте уже показаны более густонаселёнными (Приложение 16).

Делая **выводы** по этому пункту нашей работы, мы можем сказать, что исследуемая нами Сибирская дорога на протяжении XVIII – нач. XX вв. остаётся неизменна. Населённые пункты, через которые она проходила оставались всё теми же, к ним только добавлялись новые по причине всё большего освоения Урала и роста значения самой Сибирской дороги. Места эти процветали и росли даже после того как через них прошла железная дорога. Сегодня мы можем увидеть только фрагменты того дорожного полотна, что помогало нашим предкам преодолевать значительные расстояния нашей огромной страны

Далее мы рассмотрим маршруты учёных-путешественников, а точнее места соприкосновения их маршрутов с маршрутом Сибирской дороги. Это даст нам подтверждение тому факту, что ещё до самого нанесения на карты данная дорога существовала и по ней передвигались люди. Ведь о том была ли дорога может сказать то, как часто путешественники возвращались на неё и какие населённые пункты посещали.

2.2. П.И.Рычков

Начинаем мы наше исследование второй группы источников с трудов этого великого учёного и путешественника именно потому, что он и был первым человеком, который полно и подробно описал наши края и, собственно говоря, дороги по которым он путешествовал.

Значимым в этой работе является то, что П. И. Рычков описывает реки рядом с которыми проезжает. А реки с древности выполняют функции дорог. По ним и вдоль них люди путешествовали на очень продолжительном отрезке времени. Русское освоение края напрямую было связано с реками. Реки, как и везде в северной Азии, с древности были обречены стать транспортными коммуникациями) поначалу граница шла по Исети – и дорога

в Сибирь – тоже. Затем граница сдвинулась по Миассу – и транспортные коммуникации - от острога до острога; затем - по реке Уй.

В начале своего труда Пётр Иванович Рычков даёт нам знать о том, что с 1754 года местность от города Уфа была разделена на 4 района (в его работе они названы дорогами):

1. К Сибири лежащая сторона называлась Сибирская дорога.
2. К Казани – Казанская дорога.
3. К пригороду Оси (по Каме) лежит Осинская дорога.
4. К степи – Нагайская дорога.¹⁶

Именно по этим направлениям мы и рассматривали его труд в дальнейшем. Про Осинскую и Казанскую дорогу в его труде упоминается лишь в самом делении на те самые 4 дороги.

Дале у него представлена таблица по всем четырём дорогам о том, как башкирский народ делился по волостям.¹⁷

Так же он упоминает ещё две дороги. «Для торгующих в Оренбурге российских купцов есть 2 весьма способные дороги:

1. Через Казань и Кычуйский Фельдшанец нарочно проложенная и населена немалыми деревнями – Большая Московская, так как по ней почта через Казань отправляется. Купцы Московские в основном по ней ездят.
2. Самарская – через Самару и через новые крепости по реке Самаре построенные.¹⁸

Наиболее подробно у Петра Ивановича Рыкова описана именно Сибирская дорога, так как в основном по ней он и продвигался, описывая

¹⁶ Рычков П. И. — Топография Оренбургская, то-есть обстоятельное описание Оренбургской губернии, сочиненное коллежским советником и императорской Академии наук корреспондентом Петром Рычковым, ч. 1 С.60, СПб., 1762.

¹⁷ Там же. С. 67

¹⁸ Там же, С. 139.

окрестности. Далее в нашей работе мы пропишем все упоминания Сибирской дороги в трудах этого учёного.

Первое упоминание о том, что находится близ Сибирской дороги дано в разделе «Знатные озёра Башкирии». На Сибирской дороге находятся 2 озера: Уялей в Уфимской провинции, близ Уральских гор и Маян в Чалзаутской волости.¹⁹

Следующее упоминание в разделе «Знатнейшие реки». Здесь мы можем увидеть рядом с какими речками и по каким волостям проходит эта дорога.

«Яик вершину имеет за Уральскими горами, на Сибирской дороге в Куваканской волости из горы, называемой Калган-Тау, что значит крайняя или остальная гора в Урале».²⁰

«Уфа по-татарски Уфи-Идель, вышла из Уральских гор на Сибирской дороге в вотчине Куваканской и Картабынской башкирцев в урочище, называемом Кара-Таш, то есть Чёрный Камень».²¹

Из этого мы можем сделать вывод, что Сибирская дорога проходила через Уральские горы.

Далее, в разделе «Горы же в Башкирии, лежащие» говорится, что Сибирская дорога проходит около горы Джигали в Куваканской волости между рек Илина и Инзеры. Там же говорится и о второй горе, которая стоит около Сибирской дороги. И эта гора – Калгане или Калган-Тау (о ней упоминалось и раньше в разделе о реках).²²

Следующий раздел «Пещеры», котором говорится, что на Сибирской дороге в Кудейской волости в горе на берегу реки Сим есть пещера.²³

¹⁹ Там же, С. 155.

²⁰ Там же, С. 159.

²¹ Там же, С. 163.

²² Там же, С. 173.

²³ Там же, С. 175.

Раздел «О солях» поможет нам, как и все остальные разделы, установить волости, по которым проходила Сибирская Дорога:

«Селитра, в Башкирии на Сибирской дороге в волости, при реке Сим, в пещере...»²⁴

«Квасцы в Башкирии на Сибирской дороге в Айлинской волости, в горах...»²⁵

Раздел «Минеральные земли» так же упоминает о прохождении Сибирской дороги. Здесь говорится, что на Сибирской дороге в Мурзаларской волости на берегу реки Эрзенья нашли красную краску.²⁶ Так же на Сибирской дороге в Кудейской волости меж рек Сима и Эрзенья найдена в болоте краска синяя.²⁷

Так же в работе Петра Ивановича Рычкова упоминается 2 крепости, которые стоят на этой дороге: Елдятская (от Уфы 160 вёрст, а от Оренбурга 493 версты) и Красноуфимская (в вершинах реки Уфы).²⁸

В разделе «О реках» сказано: «При берегах ее (р. Тобол) стоят Звериноголовская и Усть-уйская крепости к Оренбургской Уйской линии подлежащие».²⁹

В разделе «Развалины старинных городов и строений» говорится: «Около Уйской линии, как на Киргизской, так и на Башкирской стороне реки Уя, в разных местах находятся развалины каменных строений, из коих некоторые поныне ещё в целости.»³⁰

И далее есть целая глава «О крепостях Уйской линии, простирающейся до Сибирского ведомства». В ней описана сама линия крепостей и кратко сказано о каждой из них. Важным же для нас фактом будет то, что крепости

²⁴ Там же, С. 180.

²⁵ Там же, С. 190.

²⁶ Там же, С. 192.

²⁷ Там же, С. 192.

²⁸ Там же, С. 385.

²⁹ Там же, С. 163.

³⁰ Там же, С. 186.

не были отрезаны друг от друга, а были соединены дорогой, которая входила в общую дорожную сеть.

По материалам данной главы мы можем сказать в каком порядке располагались крепости. По очередности описания можно сказать как именно проходила через них дорога. И, судя по записям П.И Рычкова она проходила через крепости в такой очередности³¹:

1. Верхояицкая пристань, основанная в 1734 году;
2. Уклы-Карагайская крепость в 1735 году основанная;
3. Петропавловская крепость;
4. Степная крепость;
5. Троицкая крепость;
6. Каракульская крепость;
7. Крутоярская крепость;
8. Усть-Уйская крепость;
9. Звериноголовская крепость.

Достаточно сложным оказалось нанести последовательно путешествие П.И. Рычкова на карту, так как он описывает места, которые посещал не последовательно, а делит весь материал систематически по разделам. Но мы можем сказать, какие места Сибирской дороги он проезжал.

Исходя из этой информации, мы можем сделать вывод, что на момент путешествия П.И. Рычкова по Уралу и Сибири Сибирская дорога уже существовала и имела следующие промежуточные пункты: Саткинский завод, Златоустовский завод, Кундравинская слобода, Челябинская крепость, Миасская крепость, Чумляцкая слобода, Воскресенское (или как в его работе оно названо Архиерейское), Карачевский форпост. Именно эти населённые пункты мы можем увидеть и на изучаемых нами в этой работе картах, и на современной карте России.

³¹ Там же, С. 338.

2.3. Пётр-Симон Паллас

Вторым по очереди, но не по значимости своих исследований Урала и Сибири будет идти Пётр-Симон Паллас. В 1768 году его назначили руководителем Академических экспедиций, и, вместе с тем руководителем одного из оренбургских отрядов.³² Для нашей работы наибольшее внимание представляет та часть, где описано его путешествие после зимовья в Уфе.³³ Именно во второй книге, как в первом, так и во втором томе описываются места Южного Зауралья, Урала и Сибири.

Ещё одним несомненным плюсом работы этого учёного можно считать саму структуру написания. Пётр-Симон Паллас отмечает каждый населённый пункт, крепость, завод, каждую речку, ручей или озеро не только мимо которых он проезжал, но и те, что расположены поблизости. У каждого места так же подробное описание, вплоть до точного расстояния между ними и другими примечательными объектами.

Раньше всего в его работе идёт описание водных путей сообщения. По системе таких рек, как Белая, Уфа, Сим, Юрюзань и Ай, сплавливали железо с заводов всего Урала.³⁴ А там, где железо, там и другие товары, и сами люди. Самые большие купеческие суда ходили по реке Белая. Далее по Каме, Волге и до самого моря.³⁵

Очень обстоятельно описаны все крепости, мимо которых проезжал учёный. Первой крепостью по дороге на Урал от Уфы была крепость Чебаркуль. На момент путешествия крепость была обнесена деревянным

³² Архипова Н.П., Ястребов Е.В. Как были открыты Уральские горы. Свердловск: Средне-Ур. книж. изд-во, 1990. 222 с.

³³ Паллас П. С. Путешествие по разным провинциям Российского государства. — Ч. 2.—Кн. 1.—СПб, 1786.

³⁴ Там же, С.7.

³⁵ Там же, С.6.

забором, и имела 2 башни. Внутри было около 260 домов, а самих жителей до 315 человек и 2 деревянные церкви.³⁶

Далее он ехал по так называемой Уральской дороге³⁷ до Челябинской крепости. Подробного описания этой крепости нет в его работе, но есть подробные описания близлежащих мест. Например, то, что рядом есть озеро Ирентик-куль рядом с которым проходила почтовая дорога на Уйскую линию крепостей.³⁸

Так же посетил он:

- Еткульскую крепость, имеющую на тот момент около 200 дворов и одну церковь, а жило в ней около 300 казаков.³⁹
- Кичигинскую крепость на берегу реки Увелки, имеющая около 100 дворов, деревянную крепость и мельницу.⁴⁰
- Санарскую крепость, стоящую на реке Санарке в которой проживало около 100 человек.⁴¹
- Щолкунскую крепость, стоящую около Сысертского завода, укрепление которой развалилось и на том месте стояла многолюдная деревня.⁴²
- Кособродскую крепость, лежащую на объездной дороге от Северского завода до Екатеринбурга.⁴³
- Троицкую крепость, в которой находилось главное начальство всей Уйской и верхней Яицкой линии. В ней было 2 церкви: каменная и деревянная. При ней был меновой двор, где торговали азиатскими товарами.⁴⁴

³⁶ Там же, С. 120.

³⁷ Там же, С. 127.

³⁸ Там же, С. 130.

³⁹ Там же, С. 132.

⁴⁰ Там же, С. 133.

⁴¹ Там же, С. 142.

⁴² Там же, С. 174.

⁴³ Там же, С. 200.

⁴⁴ Там же, С. 380.

- Степную крепость, в которой было около 200 дворов, деревянная церковь.⁴⁵
- Петропавловскую крепость, о которой написано мало по причине того, что на тот момент, когда Пётр-Симон Паллас проезжал мимо нее случился падёж скота, и опасаясь заражения в крепости был установлен карантин, по которому не следовало пускать чужаков.⁴⁶
- Карагайскую крепость, где есть деревянная церковь и рынок на развалинах земляной крепости.⁴⁷
- Уйскую крепость, о которой ничего не сказано, так как, по его словам, она выстроена точно так же, как и все остальные крепости.⁴⁸
- Миасскую крепость, в которую он прибыл по Чумлятской дороге. Крепость эта насчитывала около 200 домов и церковь.⁴⁹
- Чумлятскую крепость, построенная на высоком берегу реки Миасс, в которой более 20 дворов, так как население разъехалось на более плодородные земли.⁵⁰
- Звериноголовскую крепость, в ней находятся старая и новая деревянные церкви, около 100 дворов. Она является последней на Оренбургской линии крепостей.⁵¹
- Омскую крепость, главное начальство Сибирской линии. В ней находится одна деревянная церковь, католическая церковь (церковь шведских пленников) и 200 дворов.⁵²

Выше были упомянуты только крепости, через которые проезжал Пётр-Симон Паллас. Они расположены в тексте по мере того как автор продвигался по этим местам. Такой разброс в местах объясняется тем, что

⁴⁵ Там же, С. 397.

⁴⁶ Там же, С. 339.

⁴⁷ Там же, С.406.

⁴⁸ Там же, С. 414.

⁴⁹ Паллас П. С. Путешествие по разным провинциям Российского государства. — Ч. 2.—Кн. 2.—СПб, 1786.С. 20.

⁵⁰ Там же, С. 24.

⁵¹ Там же, С. 49.

⁵² Там же, С. 111.

экспедиция оставалась на зимовье в Челябинской крепости и, в связи с этим приходилось исследовать окрестности таким образом, чтобы к наступлению холодов быть в уже подготовленном месте.

Вместе с крепостями Пётр-Симон Паллас проезжал и заводы, описывая оборудование и продукцию, которую те выпускают. В нашей работе мы перечислим наиболее крупные заводы в порядке следования по маршруту самого автора:

- Симский завод, построенный в 1761 году и принадлежащий И.Б. Твёрдышеву и И.С. Мясникову. Продукцию из него доставляют на пристань при башкирской деревне Каратауль.⁵³
- Катав-Ивановский завод, построенный в 1757 году и принадлежащий И.Б. Твёрдышеву. Продукцию доставляют оттуда санями в Усть-Катавский завод и там уже по реке Катаве она сплавляется далее.⁵⁴
- Юрюзенский завод, основанный в 1758 году. Его продукция сплавляется по реке Юрюзень.⁵⁵
- Саткинский завод, принадлежащий тульскому купцу Иллариону Лугину. Продукция сплавляется по реке Сатке.⁵⁶
- Кыштымский завод, основанный в 1755 году Никитой Никитичем Демидовым. Интересным и отличающим этот завод от других является церковь, построенная около пруда, украшенная высокой башней. Продукцию перевозят зимой на реку Уфу и по ней переправляют для дальнейшей торговли. Специально для этого была выстроена Озёрская пристань на реке Уфе.⁵⁷
- Каслинский завод, основанный в 1746 году Тулянином Коробковым. В труде учёного сказано, что завод ко времени его приезда весьма

⁵³ Паллас П. С. Путешествие по разным провинциям Российского государства. — Ч. 2.—Кн. 1.—СПб, 1786. С. 32.

⁵⁴ Там же, С. 42.

⁵⁵ Там же, С. 45.

⁵⁶ Там же, С. 84.

⁵⁷ Там же, С. 161.

обветшал и был не в лучшем состоянии, но и при самом строительстве завода было много недочётов. Продукцию этого завода сплавляли так же по реке Уфе.⁵⁸

- Сысертский завод, учреждённый в 1733 году принадлежащий Алексею Фёдоровичу Турчанинову. Продукцию сплавляют по реке Чусовой на Уткинскую пристань, где далее отправляют ее до Камы и Волги.⁵⁹
- Нейвянский завод Пётр-Симон Паллас называет «важнее и превосходнее прочих» из-за того, что тот является самым старым, по этой же причине его иногда ещё называют «Старый завод». А был заложен он ещё в 1701 году.⁶⁰
- Нижний Тагильский завод, построенный в 1725 году.⁶¹
- Вуйский завод, построенный в 1721 году.⁶²
- Богословский завод, построенный в 1770 год, год путешествия учёного, вследствие этого о нём мало что сказано.⁶³
- Петропавловский завод существует с 1758 год. Продукцию перевозят там по реке Улузе, которая впадает в реку Вышеру, а та в Каму.⁶⁴

Столь обширный труд даёт полное представление о том, как передвигались люди и товары, по каким дорогам и рекам.

Из всего многообразия мест, которые он посетил на Сибирской дороге лежат: Симский завод, деревня Ераль, Саткински завод, Кундравинская слобода, Косотурский завод, Чебаркуль, Травниковка, Сосновый ям, Челябинская крепость, Миасская крепость, Чумляцкая слобода, Курган (Приложение 17).

⁵⁸ Там же, С. 171.

⁵⁹ Там же, С. 175.

⁶⁰ Там же, С. 226.

⁶¹ Там же, С. 250.

⁶² Там же, С. 257.

⁶³ Там же, С. 307.

⁶⁴ Там же, С. 311.

Исходя из этого можно сказать, что и в его труде присутствует описание мест, через которые проходит Сибирская дорога. Во второй главе мы сравним описание мест исследователем с современными данными о них же.

2.4. И.И. Лепёхин.

Иван Иванович Лепёхин, родившийся в Петербурге в 1740 году, был одним из именитейших русских путешественников и учёных второй половины XVIII века. В основном он изучал естественные ресурсы и природу России.

Зиму 1769/70 года Иван Иванович Лепёхин провёл в небольшом башкирском городке Табынске, с которого и началось его знакомство с Зауральем и Уралом.⁶⁵

Учёный продвигался по своему маршруту медленнее остальных, так как изучал окружающую себя местность с особой тщательностью.

Далее в нашей работе мы опишем наиболее интересные места, встреченные Иваном Ивановичем Лепёхиным на своём пути. Основа его описания — это всё же руды, флора и фауна мест которые он проезжает. Нами же далее будут выделяться из его работы в основном крупные населённые пункты, горы, озёра, то есть те места по которым можно и на сегодняшний день реконструировать тот самый маршрут.

Ещё одной отличительной чертой труда этого исследователя является то, что большей части топонимов тех мест, где он проезжал, он даёт перевод. Эту информацию далее мы можем использовать в построении экскурсии.

Сам город Табынск, с которого началась и постройка маршрута, и путешествие в места Урала и Зауралья, располагался на Нагайской дороге.⁶⁶ Она, как мы ранее узнали в работе П.И. Рычкова, доходит до самой Уфы.

⁶⁵ Архипова Н.П., Ястребов Е.В. Как были открыты Уральские горы. Свердловск: Средне-Ур. книж. изд-во, 1990. 222 с.

Первым примечательным местом является Архангельский медеплавильный завод, который стоит на Екатеринбургской дороге. И.Б. Твёрдышевым и И.С. Мясниковым этот завод был построен в 1753 году.⁶⁷

Следующей точкой на его пути стал Богоявленский медеплавильный завод (или по названию протекающей рядом реки его называли Усольским), который так же принадлежал И.Б. Твёрдышеву и И.С. Мясникову. Был он построен в 1752 году.⁶⁸

Иван Иванович Лепёхин проезжал по тем же местам, что и Пётр Иванович Рычков. Но, его описание мы можем увидеть уже с уточнениями и примечаниями к основному тексту, который можно прочитать у предыдущего автора, то есть у П.И. Рычкова. Примером этому может послужить гора Журяк-Таш. Так эту гору называют местные жители, а в работе П.И. Рычкова мы видим ту же самую гору под названием Ак-Тау (Белая гора). Само это примечание и отсылку к труду П.И.Рычкова дат нам в тексте И.И. Лепхин.⁶⁹

Следующим интересным пунктом остановки учёного можно считать пещеру, которая находится в хребте Тирмен-Тау. Из этой горы берёт начало речка Бергамет.⁷⁰

Далее он посетил Верхоторский завод, основанный в 1756 году И. И. Твёрдышевым и И.С. Мясниковым. Проживало в нём около 150 дворов.⁷¹

Преображенский медеплавильный завод, принадлежащий И.И. Твёрдышеву и И.С. Мясникову был основан в 1750 году. У этого места нет

⁶⁶ Лепёхин И. И. Продолжение Дневных записок путешествия доктора и Академии наук адъюнкта Ивана Лепёхина по разным провинциям Российского государства в 1770 году. Часть 2. — СПб., 1772.

⁶⁷ Там же, С. 18.

⁶⁸ Там же, С. 23

⁶⁹ Там же, С. 27.

⁷⁰ Там же, С. 45.

⁷¹ Там же, С. 49.

защитных стен, но есть природные укрепления, так как его окружают высокие каменные утёсы.⁷²

В этой работе И.И. Лепёхиным даётся исчерпывающее описание ходов и лазов пещеры Шульган-Таш, подтверждаются те места, которые ранее описывал П.И. Рычков в своей работе.⁷³

Следующий завод на его пути был Каноникольский медеплавильный завод, построенный в 1751 году и принадлежащий Ивану Масалову.⁷⁴ Учёный отмечает весьма выгодное положение заводов в этой местности за счёт того, что они окружены горами.

Авзянопетровский завод стал следующей точкой на пути маршрута И.И. Лепхина. Пристройкой к этому заводу можно считать Кагинский железный завод, так как они сообщались и производили некоторую продукцию совместно. Завод построен в 1753 году и принадлежит Евдокиму Демидову. Выгода положения этого завода состоит в том, что он расположен около реки Белой. Она являлась частью системы дорог, по которым переправляли свою продукцию многие заводы.⁷⁵

Белорецкий завод, который принадлежал И.И. Твёрдышеву и И.С. Мясникову был следующим на очереди у исследователя. Завод этот был построен в 1762 году. Имел до 200 дворов.⁷⁶

Следующей примечательной его остановкой стала гора Ирямял-Тау из которой берёт своё начало река Белая. Она состоит из трёх горных вершин.⁷⁷ После нее он так же описывает гору Тиммербай, которая названа в честь некогда проживающего в этих местах башкира.⁷⁸

⁷² Там же, С. 70.

⁷³ Там же, С. 77.

⁷⁴ Там же, С. 95.

⁷⁵ Там же, С. 117.

⁷⁶ Там же, С. 136.

⁷⁷ Там же, С. 141.

⁷⁸ Там же, С. 142.

Следующее крупное место его остановки было рядом с Карагайской крепостью на горе Куюк-Тау. Неподалёку от этих мест находятся озёра. Он описывает в своей работе 3 озера: Ашулы (сердитое), озеро Карагай-Куль (Сосновое озеро), озеро Юшалы (Юша-лось).⁷⁹

Гора Барсук-Тау в рассказе учёного-путешественника примечательна тем, что он указывает на то, что она находится по левую сторону от Исетской дороги,⁸⁰ что даёт нам ещё один ориентир на то, где проходила сама эта дорога.

Так 13 июля 1770 года доехал Иван Иванович Лепёхин до Кундравинской слободы. Она расположена рядом с озером Кундравы. Внешний её вид описывает в работе сам автор: «Слобода Кундравинская обнесена деревянным оплотом с тремя воротами и одною башнею».⁸¹ Позже в нашей работе мы посмотрим, что осталось на сегодняшний день от того что писали учёные XVIII века.

16 июля того же года приехал он до Чебаркульской крепости, которая стоит на озере Чебаркуль (пёстрое, перепелистое). Между этим озером и Кундравинским И.И. Лепёхин упоминает ещё одно – Яланчи. Так же рядом находятся такие озёра как Сунукуль и Мисяшь.⁸² Более подробного описания этим местам, к сожалению, учёный не приводит.

Далее проезжал он к Кыштымскому железоделательному заводу, по Исецкой Екатеринбургской дороге, где трудно было перебраться через реку Миасс.⁸³ Сам завод был построен в 1757 году на реке Кыштым. От него идёт прямая дорога до Челябинска. Ниже по реке стоит Нижний Кыштымский завод. И на этих двух заводах работало около 750 человек.⁸⁴ Недалеко от Кыштымского завода располагался Каслинский завод. Его название

⁷⁹ Там же, С. 165.

⁸⁰ Там же, С. 167.

⁸¹ Там же, С. 176.

⁸² Там же, С. 177.

⁸³ Там же, С.178.

⁸⁴ Там же, С. 179.

происходит от названия озера Касли. Продукцию этих двух заводов рабочие сплавливали по реке Уфе.⁸⁵

Большое количество времени Иван Иванович Лепёхин проезжает по деревням и сёлам давая описания лишь рудам и растениям тех мест. Для нашей работы это является не первостепенной информацией.

Следующим крупным пунктом его остановки мы можем назвать только город Екатеринбург, в который он приехал по Екатеринбургской дороге. На момент путешествия учёного, а именно в июле 1770 года город насчитывал 1426 домов, был окружён земляным валом и рвом, имел в себе 4 церкви: 2 каменные и 2 деревянные.⁸⁶ В продолжении описания этого города Иван Иванович Лепёхин в основном прибегает к описанию заводов, которые находятся в ведомстве этого города. Описывает монетное дело и другие промыслы.

Своё путешествие учёный продолжает в сторону города Кунгур. И первым пунктом его остановки после Екатеринбурга становится Верх-Исетский завод, построенный в 1724 году. Иногда этот же завод называется Аннинским, так как построен он был в честь императрицы Анны Иоанновны. Принадлежал он на момент путешествия (август 1770) графу Роману Илларионовичу Воронцову.⁸⁷

После Верх-Исетского завода он выехал на большую Московскую дорогу, а первым населённым пунктом на его пути стала деревня Решота (названная так по реке Решота, которая протекает через неё).⁸⁸ Этот момент даёт нам понять, где после Екатеринбурга начинается Московская дорога.

Немного отклонившись от Московской дороги, на реке Ревда, стоит Ревдинский завод, построенный в 1734 году и принадлежащий Петру

⁸⁵ Там же, С. 181.

⁸⁶ Там же, С. 194.

⁸⁷ Там же, С. 208.

⁸⁸ Там же, С. 210.

Демидову. Железо с этого завода сплавляют по реке Чусовой.⁸⁹ А неподалёку на реке Шайтанке были расположены, так называемые, Шайтанские заводы, принадлежащие Ефиму и Сергею Шуряевым. Продукция этих заводов так же сплавлялась по реке Чусовой.⁹⁰

Линия крепостей от Екатеринбурга до Кунгура состоит из 4 крепостей: Киргишанской, Кленовой, Бисерской и Ачитской.⁹¹ В это материале важным для нас является то, что через них и проходит дорога в Кунгур из Екатеринбурга.

10 августа 1770 года Иван Иванович Лепёхин достигает города Кунгура.⁹² И далее он едет обратно, в сторону Санкт-Петербурга. Эта часть его путешествия выходит за территориальные рамки нашего исследования, хотя и является не менее интересной.

За время своего путешествия И.И. Лепхин посетил лишь 2 места, которые лежат близ Сибирской дороги: Чебаркульская крепость, Кундравинская слобода (Приложение 18).

2.5. И.П. Фальк

Иоган Петер Фальк был самым старшим исследователем из экспедиции. Так же свои полевые исследования он начал на год позже, чем П.-С. Паллас и И.И. Лепёхин. В 1771 году он прибыл из Астрахани в Оренбург. Из этих мест он уже и начал своё путешествие по интересующей нас территории.⁹³

⁸⁹ Там же, С. 212.

⁹⁰ Там же, С. 214.

⁹¹ Там же, С. 220-222.

⁹² Там же, С. 223.

⁹³ Архипова Н.П., Ястребов Е.В. Как были открыты Уральские горы. Свердловск: Средне-Ур. книж. изд-во, 1990. 222 с.

Его наблюдения менее красочны и располагают куда меньшим фактическим материалом, чем у предыдущих исследователей, но, тем не менее, они так же важны для нашего исследования, поскольку его маршрут немного отличался от маршрутов других учёных. Большое внимание он уделял Уральским горам и их строению.

Сами места, как уже выше говорилось описаны им были мало, поэтому имеет смысл их только перечислить с уточнениями в тех местах, где есть полезная информация для нашего исследования.

Для начала он описывает все те места, которые расположены в окрестностях Оренбурга, а лишь затем начинает своё движение в другие крепости и заводы.

После отправился он в сторону города Орска, но не доехав до него повернул на север. На пути он встретил несколько крепостей. Им он так же, как и предыдущим не давал подробного описания. Это были:⁹⁴

- Таналицкая крепость, имеющая поблизости озеро Усаткуль;
- Урдазунская крепость;
- Кизильская крепость, рядом с которой находится озеро Аткуль (от слова «голодное», по причине того, что там водиться только тощая рыба);
- Магнитная крепость, рядом с которой находится солёное озеро Бульдакуль;
- Верхнеуральская крепость;
- Укли-Карагайская крепость;
- Уйская крепость;

После краткого описания местности и климатических особенностей этого района, начинается следующая глава труда Иогана Петера Фалька о том, как он путешествовал по Уфимской провинции. Такая систематизация

⁹⁴ Там же, С. 250-252.

записей позволяет нам удобнее ориентироваться во всём многообразии материала.

В основном здесь даётся описание структуре гор, рек, лесов, их составу и климатическим условиям. Упоминаются такие реки как Сим, Белая, Уфа, с уточнением, что все они являются судоходными.⁹⁵

Проезжая по Уфимской провинции, он даёт описание таким местам, как:⁹⁶

- Уфа, в которой на момент путешествия было 1 каменная и 7 деревянных церквей, 894 двора и проживало 4996 человек.
- Табынск, в котором было 2 церкви, (но не сказано какие), и проживало 1932 человека.
- Бирск, в котором было 243 двора и проживало 1445 человек.
- Мензелинск, в котором на 1768 год было 2 церкви, 540 дворов и проживал 2521 человек.
- Нагайбакская крепость, построенная в 1736 году.

Отельным пунктом в его работе идут заводы этого района:⁹⁷

- Вознесенский медный завод. В 1771 году в нём была 1 церковь, 36 дворов и проживало 110 человек.
- Авзяно-Петровский железный завод. На 1771 год в нём была 1 церковь, 370 дворов и проживал 1891 человек.
- Авзяно-Петровский молотовый завод;
- Каноникольский медный завод, построенный в 1751 году. На 1771 год в нём была 1 церковь, 125 дворов и проживало 683 человека.
- Белорецкий железный и молотовый завод, в котором на 1772 год проживало 1629 человек и было одна церковь.

⁹⁵ Там же, С. 256-257.

⁹⁶ Там же, С. 258 – 260.

⁹⁷ Там же, С. 260 – 266.

- Богоявленский медный завод, в котором была 1 церковь, 250 дворов и 1529 человек.
- Благовещенский медный завод.
- Воскресенский медный завод, при котором была одна церковь, 483 двора и проживало 2627 человек.
- Нижний Сергинский железный завод, при котором на 1772 год была одна церковь, 247 дворов и проживало 1816 человек.
- Верхний Сергинский молотовой завод, при котором было 200 дворов и проживал 1201 человек.
- Назе-Петровской завод (на сегодняшний день Нязепетровский), при котором находилась 1 церковь, 151 двор и проживало 1077 человек.
- Уфалейский железный завод.
- Архангельский медный завод, при котором было 170 дворов и проживало 958 человек.
- Симский молотовый завод.
- Троицко-Саткинский (Саткинский) железный и медный завод, при котором было 690 дворов и проживало 2432 человека.
- Златоустовский железный и медный завод, при котором была 1 церковь, 176 дворов и проживало 562 человека.
- Катав-Ивановский железный завод, при котором была 1 церковь, 343 двора и проживало 1843 человека.
- Усть-Катавский молотовый завод.
- Юрюзаньский железный завод, при котором была 1 церковь, 206 дворов и проживало 1096 человек.

Дальнейший маршрут этого учёного-путешественника лежал в сторону Перми. Эта глава так же полна описания заводов тех мест, но она выходит за территориальные рамки нашей работы.

В следующей главе Иоган Петер Фальк уделяет особое внимание Уральским горам и самому их строению. Именно в этой работе было впервые

проведено разделение Урала на несколько частей, а именно: Башкирский Урал (на сегодняшний момент его называют Южным) и Екатеринбургский Урал (его сейчас называют Средним).⁹⁸

В следующей главе, о Екатеринбургской и Исетской провинции, Иоган Петер Фальк даёт лишь описание природы этих мест. Интересным для нас здесь является описание рек, в котором говорится о том, какие из них были судоходными в то время и использовались как для торговли, так и для перемещения грузов и людей на различные расстояния. Основной «водной артерией» этих мест была река Исеть, по которой весной могли ходить большие, а летом малые суда. По этой реке перевозили соль с Иртыша и хлеб на Сибирскую линию.⁹⁹

Описываются и крупные населённые пункты этих мест.¹⁰⁰

- Екатеринбург, укрепленный земляным валом, при котором было 2 каменные и 2 деревянные церкви и проживало на 1763 год 7886 человек.
- Шадринск, имеющий деревянное укрепление, 3 церкви, 962 двора и проживало в нём на 1772 год 7381 человек.
- Барневская слобода, которая на 1771 год имела 163 двора и в ней проживало 1322 человека.
- Маслянка, в которой было 276 дворов и проживало 2295 человек.
- Устьмиасская слобода, имевшая 212 дворов и в ней, проживало 1919 человек.
- Терсутская слобода, при которой было 270 дворов и проживало 2192.
- Мханская слобода, которая на 1771 год имела 313 дворов и в ней проживало 2802 человека.
- Итскимская деревня.

⁹⁸ Там же, С. 300 – 307.

⁹⁹ Там же, С. 311

¹⁰⁰ Там же, С. 322 - 330

- Исетский острог, в котором на 1771 год была 1 деревянная церковь, деревянное укрепление, 312 дворов. В нём проживало 2608 человек.
- Рафаилов монастырь, в котором на 1771 год было 122 двора и проживал 1061 человек.
- Бескильская слобода, Имевшая на 1771 год 194 двора и в ней проживало 1650 человек.
- Ялуторский острог (который ещё в те времена называли Бачанкою).
- Течинская слобода, в которой на 1771год была 1 деревянная церковь, 360 дворов и проживало 2820 человек.
- Челяба или Челябинская крепость, которую окружала деревянная стена. внутри находились одна деревянная и одна каменная церковь, 680 дворов и проживало на 1771 год и проживало 4842 человека.
- Миасская крепость, в которой на 1771 год была одна церковь, 118 дворов.
- Чумлянская слобода.
- Окунёвская слобода, в которой было 273 двора и проживало 2617 человек.
- Куртамышская слобода, в которой на 1771 году 288 дворов и в ней проживало 2712 человек.

Далее Иоган Петер Фальк описывает подробно места «Уйской дистанции Оренбургской линии», то есть Уйскую линию. Они так же соединены между собой транспортной сетью, что и представляет для нас интерес:¹⁰¹

- Уйская крепость.
- Троицкая крепость, которая являлась сборным местом Уйской линии. Она была укреплена деревянной стеной и имела 1 каменную 2 деревянные церкви.
- Степная крепость.

¹⁰¹ Там же, С. 331.

- Каракульская крепость.
- Крутоярская крепость.
- Усть-Уйская крепость.

После этого идёт в работе Иогана Петера Фалька идёт описание тех мест, которые выходят за территориальные рамки нашей работы.

Маршрут путешествия И.П. Фалька пересекает Сибирскую дорогу в нескольких населённых пунктах: Симский завод, Саткинский завод, Златоуст, Чебаркульская крепость, Кундравинская слобода. Челябинск, Миасская крепость, Чумляцкая крепость, Воскресенская слобода (Приложение 19).

Интерес представляют исследования этого учёного тем, что в своей работе он приводит множество цифр и дат, которые полезны для установления размеров тех или иных поселений в различные промежутки времени.

Вывод

Рассмотрев сам маршрут Сибирской дороги на карте и те места по которым проезжали учёные-путешественники, мы можем сказать, что Сибирская дорога существовала долгое время, ещё до самого появления рассмотренных нами карт. Это можно понять из того, что сами экспедиции часто в своём пути возвращались на эту самую дорогу.

Основные населённые пункты, которые совпадают с Сибирской дорогой на картах и в трудах путешественников это:

- Симский завод;
- Саткинский завод;
- Златоустовский завод (он же Косотурский завод);
- Чебаркульская крепость;

- Кундравинская слобода;
- Травники;
- Челябинская крепость;
- Миасская крепость;
- Чумляцкая крепость;
- Карачельская слобода;
- Воскресенское;
- Курган.

Таким образом, можно сказать, что именно через эти места проходила Сибирская дорога. И, описав их, с помощью выдержек трудов экспедиций мы сможем выяснить как менялась инфраструктура, и значимость этих мест со временем. Так же важным, для проработки дальнейшего экскурсионного маршрута является показать современное состояние этих мест и самой Сибирской дороги, установить какое положение она занимает относительно современной дорожной транспортной сети.

Глава 3. Описание населённых пунктов в трудах путешественников XVIII – XIX вв.

В данной главе мы опишем те населённые пункты Сибирской дороги, через которые проезжали путешественники. Этот материал пригодится нам для составления экскурсионного тура, или он может быть использован как дополнение к уже существующим экскурсиям по Челябинской и Курганской областям. Нам будут интересны природные условия, население, постройки и топонимы мест, которые перечислялись ранее. Населённые пункты будут описаны в той последовательности, как они расположены на Сибирской дороге, а внутри самого описания очередность вставок из произведений учёных будет в том порядке, в котором они совершали свои экспедиции. После описания местности такой, в каком состоянии застали её экспедиции, мы кратко остановимся на том, как же на сегодняшний момент изменилось положение вещей в интересующих нас местах.

- **Симский завод.**

Через Симский завод проезжало двое из четырёх учёных-путешественников. Каждый из них оставил записи об этом месте в своём труде.

Начнём с того что говорил об этом месте Пётр-Симон Паллас. Из его работы мы узнаём, что Симский завод был основан в 1761 году и принадлежал он Ассессорам Твёрдышеву и Мясникову. Местоположение его между лесистых гор «весьма приятное». Рядом с ним находится гора Джиггертау (она упоминается и в трудах Петра Ивановича Рычкова). При нём течёт река Сим, на которой построена плотина. При заводе имеется пруд, в котором ловят лососей, и кутёму (род форелей). На спуске реки построены лесопильня и мучная мельница. Описывается само устройство завода и всё что в нем находится (три молотовые, якорная кузница, обжигальная печь). Чугун сюда привозится из Катавского или Юрюзеньского заводов. Жилых домов на тот момент было 160. Имеется каменная церковь. Возле завода на берегу реки Сим находится пещера, другая пещера расположена над прудом.

Следующим, кто описал эти места был Иоган Петер Фальк. В его работе сказано только о том, что данный завод принадлежит Твёрдышеву и стоит при реке Симе, на левом берегу реки Белой. Имеет 12 молотов.

Его население на сегодняшний день составляет 13 170 человек.¹⁰² Сейчас это достаточно крупный город областного значения.

- **Саткинский завод.**

В основном во всех трудах его называют Троице-Саткинским заводом. Его описали трое из четырёх путешественников.

В труде Петра Ивановича Рычкова об этих местах сказано, что в 1751 году на реке Сатке было учреждено строительство Саткинского завода, который принадлежал графу Александру Сергеевичу Строганову. Далее в его работе сказано, что этот завод располагался от Оренбурга в 550, от Уфы в 254, а от Екатеринбурга в 220 верстах.

Следующим эти места описывает Пётр-Симон Паллас. На момент его прибытия в эти места (28 мая 1770 года) завод был продан Ивану Лугину. Заводской пруд здесь был разделён на два залива. Завод получил название от горы расположенной рядом – Саткатау. Жилых домов около 600 штук, а недалеко от завода находится деревянная церковь.

Иоган Петер Фальк так же посещал эти места и описывает больше само строение завода: в нём есть 2 домны, 9 действующих и 3 запасных молота и якорная кузница. На момент его приезда заводу уже принадлежало уже 690 дворов, а население составляло «1220 душ мужского и 1212 душ женского пола».

По всем этим данным мы можем сказать, что со временем на заводе поменялся начальник и росло его население.

¹⁰² Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abf6e (Дата обращения 26.05. 2018)

На сегодняшний день Сатка – крупный город Челябинской области с населением 49,7 тысяч человек.¹⁰³ Во времена восстания Емельяна Пугачёва в городе сгорело большинство старинных зданий, в том числе и церковь, описанная П.-С. Палласом.¹⁰⁴ После этих событий город был восстановлен, но он уже был не тем, что предстал перед научными экспедициями.

- **Златоустовский завод.**

Этот населённый пункт Сибирской дороги посещало так же трое из четырёх учёных.

Первым его посетил Пётр Иванович Рычков. Вот что сказано об этом месте в его работе: «Златоустовский железный завод, по Сибирской дороге на реке Ай, ... Принадлежит Тулянам Масаловым».

В работе же Петра-Симона Палласа мы видим, что этот завод имеет название Косотурский. На момент его путешествия завод был продан владельцу Саткинских заводов – Ивану Лугину. Жилых домов 150.

Следующим здесь побывал Иоган Петер Фальк. В его работе указано, что завод был построен в 1763 году, при нём была одна домна, и 8 действующих молотов. В слободе находилась одна церковь, 176 дворов и «жителей 228 душ мужского и 334 души женского пола. По реестру 1763 года, было на нем 362 рабочих людей, но после многие разбежались.»

Таким образом, мы и на этом завод видим ситуацию, что со временем и этот населённый пункт разрастается.

¹⁰³ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года. // http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abf3e (Дата обращения 26.05. 2018)

¹⁰⁴ Челябинск: Энцикл. / Сост.: В. С. Боже, В. А. Черноземцев. - Изд. испр. и доп. - Челябинск: Каменный пояс, 2001. - 1112 с.; ил.

Сейчас в этом городе проживает около 194 551 человека.¹⁰⁵
Памятников архитектуры того времени так же не осталось.

- **Чебаркульская крепость.**

Этот населённый пункт первым из учёных-путешественников посетил Иван Иванович Лепёхин. В его работе мы узнаём, что название этой крепости дано по близлежащему озеру Чебаркуль «чубарое или перепелистое». Из его работы мы узнаём происхождение названия этой крепости.

Вторым эту крепость посещает Пётр-Симон Паллас. Жилых домов при ней на тот момент было около 260-ти, 315 казаков. В крепости имелось 2 деревянные церкви, одна зимняя, а другая летняя. Само озеро Чебаркуль было богато рыбой.

Следующим кто посетил эти места был Иоган Петер Фальк. В своей работе он пишет, что эта крепость была основана в 1736 году, а на 1771 год в ней находились: 1 церковь, 280 дворов и проживало 1942 человека. Здесь люди в основном занимались сельским хозяйством.

Все полученные нами из источников сведения весьма полезны будут при составлении экскурсионного тура, так как представлены в работах учёных не только цифры, но и информация о том, откуда место взяло своё название.

На сегодняшний день состояние города Чебаркуль таково, что в нём проживает 47,1 тысяча человек.¹⁰⁶ Она так же пострадала от нападений войск Емельяна Пугачёва. Сами стены крепости и сооружения внутри нее были

¹⁰⁵ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года.//http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abfce (Дата обращения 26.05. 2018)

¹⁰⁶ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года.//http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abfce (Дата обращения 26.05. 2018)

сожжены.¹⁰⁷

- **Кундравинская слобода.**

Первым из исследователей, кто здесь побывал был Лепёхин Иван Иванович. В его работе сказано, что Кундравинская слобода находится рядом с озером Кундравы, откуда она и берёт своё название. В самом озере водится много мелкой рыбы, в этих местах множество покосных лугов и пахотных земель.

Так же эти места посещал и Пётр-Симон Паллас. При его экспедиции Кундравинская слобода состояла из ста дворов. Выращивали жители этой местности пшеницу и гречиху, которые «по причинам близости гор обыкновенно пропадают от морозу».

Следующий, кто посетил эти места был Иоган-Петер Фальк. Из его работы мы узнаём, что на 1771 год в этих местах было 124 двора и проживало 932 человека.

Исходя из этих данных, мы можем увидеть, что и тут со временем растёт население.

Сегодня Кундравинская слобода известна под названием село Кундравы. Население 2543 человека.¹⁰⁸ Церковь, что была в этих местах, сгорела при пожарах.¹⁰⁹

- **Травники.**

Единственный из учёных-путешественников, кто проезжал эти места был Пётр-Симон Паллас. Эта деревня располагалась ниже ручья Коелги и

¹⁰⁷ Челябинск: Энцикл. / Сост.: В. С. Боже, В. А. Черноземцев. - Изд. испр. и доп. - Челябинск: Каменный пояс, 2001. - 1112 с.; ил.

¹⁰⁸ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года. // http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abfce (Дата обращения 26.05. 2018)

¹⁰⁹ Челябинск: Энцикл. / Сост.: В. С. Боже, В. А. Черноземцев. - Изд. испр. и доп. - Челябинск: Каменный пояс, 2001. - 1112 с.; ил.

состояла из 70 домов, 2 мельниц, а названа она была по имени заводчика этих мест. Население этих мест занималось бортничеством.

На сегодняшний день это место так и осталось небольшим селом с названием Травники. Население его 2411 человек.¹¹⁰

- **Челябинская крепость.**

Пожалуй, из всего списка населённых пунктов по Сибирской дороге Челябинская крепость будет одним из самых подробно описанных мест.

Из всех учёных путешественников здесь побывали трое из четверых, а первым, кто это сделал был Пётр Иванович Рычков. В его работе говорится, что служивых казаков здесь было 354 человека, купечества и цеховых людей 192 человека, крестьян 42 человека. Жилых помещений находилось здесь до 500 дворов. Церквей две: одна деревянная во имя Николая Чудотворца, другая каменная, трёхпрестольная: главный во имя Рождества Христова, второй Иоанна Богослова, третий Николая Чудотворца. В плане информативности нам более всего может помочь работа Петра-Симона Палласа, так как у него теме Челябинской крепости посвящено множество страниц его произведения.

Он провёл одну из своих зимовок в этом месте и описал его достаточно подробно. Пишет он и о растениях этих мест, и о перелётных птицах, и в целом о природе. Так же он отправлял по окрестностям города своего студента, который после поведал о животных, насекомых, рыбах и птицах этих мест.

По его словам, Исетская провинция, главным городом которой и является Челябинск, Плодоносное и, по сравнению с другими крепостями и заводами этих мест, густонаселённое место. В ней насчитывается до 5739

¹¹⁰ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года. // http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abfce (Дата обращения 26.05. 2018)

человек. Почва здесь подходит как для пахоты, так и для разведения садов. Обычно в этих садах выращивают репу, капусту и морковь.

Эти же места описывает и Иоган Петер Фальк. В его работе говорится, что эта крепость была построена в 1733 году, а с 1740 года она стала Исетским провинциальным городом. Её окружали деревянные стены, в углах и на башнях стояли 6 пушек, а для защиты было выставлено 57 человек. Был в ней острог для преступников, деревянный мост через реку, одна каменная и одна деревянная церковь, 680 жилых дворов и, на 1771 год в ней проживало 4775 человек. А по переписи 1763 года в ней проживало 880 человек. То есть мы можем увидеть, как, менее чем за 10 лет многократно увеличилось население. В его работе представлены и цена на основные продукты питания, что здесь можно было купить. Так же рассказывается о кожевенном производстве местных ремесленников.

Таким образом у нас складывается полная картина того, как выглядела Челябинская крепость на момент научных экспедиций.

Сегодня Челябинск - город-миллионик, население которого составляет 1,091 миллионов человек.¹¹¹ Следы величия того времени могли бы дойти до нас через стены храма, построенного незадолго после основания, но при советских режимах, в 1932 году собор в честь Рождества Христова был снесён.¹¹²

- **Миасская крепость.**

Эту местность описали только двое из четырёх путешественников. Первым кто это сделал был Пётр Иванович Рычков. В его труде сказано, что в этой крепости проживает 143 служивых казака, есть церковь во имя Пророка Илии.

¹¹¹ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года. // http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abfce (Дата обращения 26.05. 2018)

¹¹² Челябинск: Энцикл. / Сост.: В. С. Боже, В. А. Черноземцев. - Изд. испр. и доп. - Челябинск: Каменный пояс, 2001. - 1112 с.; ил.

Пётр-Симон Паллас так же упоминает эти места и говорит о том, что здесь есть церковь, дворов здесь около 200, а казаков, которые в основном в ней и проживают, около 170 человек.

Следующим кто описал эти места был Иоган Петер Фальк. В свою очередь он пишет, что на 1771 год в этой крепости было 118 дворов, 1 церковь, 170 казаков и проживало 986 человек.

На картах России сегодня Миасскую крепость можно найти под названием села Миасское. Его население составляет 9755 человек.¹¹³

- **Чумляцкая слобода.**

Слободу эту проезжали и описали в своих работах трое из четырёх путешественников, первый описал её Пётр Иванович Рычков. В своей работе он пишет, что слобода эта берёт свое название от реки Чумляк, которая протекает поблизости. Жилых дворов в ней около 80, церковь во имя Николая Чудотворца, а население составляет 496 человек.

Следующим кто описал эти места был Пётр-Симон Паллас. Он много говорит о растениях этих мест. Так же говорится здесь, что раньше эти места были населены куда большим количеством людей, но народ ушёл на те места, где возможно было заниматься земледелием и здесь осталось примерно 20 жилых дворов.

Далее эту же местность описал Иоган Петер Фальк. В его работе сказано, что на 1771 год здесь находилось 153 жилых двора и проживало 1389 человек.

Очень интересным нам кажется тот факт, что за такой небольшой отрезок времени так высоко поднялось количество жителей этих мест.

¹¹³ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года. // http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abfce (Дата обращения 26.05. 2018)

Сегодня эта местность стала намного беднее, чем была при посещении этих мест экспедицией. Количество населения снизилось до 968 человек.¹¹⁴

- **Карачевская слобода.**

Единственным, кто описал эти места был Пётр Иванович Рычков. Образован этот форпост был в 1743 году. Жилых дворов в нём было до 70-ти, была церковь во имя трёх святителей: Василия Великого, Григория Богослова, Иоанна Златоуста. Проживало здесь 505 человек. А название эта местность берёт от названия реки Карачевки, протекающей неподалёку.

Сегодня это село Карачельское в Курганской области. Его население составляет 1 274 человека.¹¹⁵ В нём до сих пор стоит большая Церковь Трёх Святителей Великих, построенная в 1746 году (Приложение 20). Ее реставрация была проведена в 2014 году, но выглядит сегодня эта церковь заброшенно.¹¹⁶

- **Село Воскресенское.**

В этой местности побывали двое из четырёх учёных-путешественников. Первым был Пётр Иванович Рычков. В его работе это село имеет два названия: Архиерейское или Воскресенское. Оно принадлежало Сибирскому митрополиту. Здесь находилась одна церковь во имя Воскресения Господня (отсюда и название села), проживало 1116 человек.

¹¹⁴ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года.//http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abfce (Дата обращения 26.05. 2018)

¹¹⁵ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года.//http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abfce (Дата обращения 26.05. 2018)

¹¹⁶ Чеботарь А.М. Церковь Трёх Святителей Великих в Карачельском.(электронный ресурс)//<http://temples.ru/card.php?ID=9714>(Дата обращения 25.05.2018)

Следующий, кто проезжал здесь и описал местность был Иоган Петер Фальк. У него уже это место названо Воскресенской слободой. в нём находилось 415 дворов и проживало 3572 человека.

То есть мы опять, как и во многих других местах можем увидеть, что со временем увеличивается количество местных жителей. Сегодня этот населённый пункт так и остался селом. Его население 392 человека.¹¹⁷

• Курган.

Эту местность описали так же двое из четырёх путешественников. Первым на этот раз был Пётр-Симон Паллас. Он описывает деревню Курган близ которой находится интересное место – Царев Курган. Это большой курган, о котором местные жители мало что знают, так как о нём не осталось предания. Рядом находилась слобода, которая называлась Царёво-курганской или Царёво-городище. На момент его путешествия вместо старой деревянной начали строить новую каменную церковь, жилых дворов здесь до 134.

Следующим кто посетил эти места был Иоган Петер Фальк. Он так же называет эту крепость Царёв Курган. На 1771 год в этом место была только одна церковь. Так же рассказывает о курганах, расположенных поблизости.

На сегодняшний день в городе Курган проживает 322 042 человека.¹¹⁸ Этот город является административным центром Курганской области.

Вывод

Таким образом проанализировав в совокупности несколько трудов учёных-путешественников можем увидеть, как каждый из них освещал различные аспекты жизни населённых пунктов Сибирской дороги. Экспедиции проходили с небольшим отрывом во времени друг от друга,

¹¹⁷ Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года. // http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3abfce (Дата обращения 26.05. 2018)

¹¹⁸ Там же.

следовательно, мы так же можем сказать, как изменялась инфраструктура Сибирской дороги на протяжении всего этого времени. Делая вывод по всей информации можно сказать, что со временем населённые пункты увеличивались в размере и в количестве населения, что может нам сказать о том, что и сама Сибирская дорога развивалась.

Глава 4. Использование информации по старой Сибирской дороге в краеведении и туристической работе.

В этой главе, используя собранную нами информацию о населённых пунктах мы составим экскурсию, с использованием информации из источников – трудов учёных-путешественников. Школьникам будет полезно окунуться в мир того времени, увидеть, как начиналась история этих мест и, на самой экскурсии увидеть, что в современности осталось от бывшего величия Сибирской дороги.

Эту информацию возможно так же использовать при экскурсиях в тот или иной населённый пункт Сибирской дороги, выбрав из описания мест, только те, что лежат по экскурсионному маршруту.

4.1. Теоретические положения

Одно из ведущих мест в системе современного образования сегодня занимает этнокультурный компонент, то есть история изучения культуры своего края. Согласно Историко-культурному стандарту преподавание региональной истории в контексте истории России является необходимой составляющей развития демократического государства, формирования современной толерантной личности, готовой к восприятию этнического и конфессионального многообразия мира.¹¹⁹ Изучение истории страны через историю регионов является одной из концептуальных основ школьного исторического образования. А мы, учителя истории, должны в полной мере обеспечивать учеников информацией о малой родине.

¹¹⁹ Историко-культурный стандарт 21 мая 2012 г.

На основании нашей научной работы, с учетом основных положений ФГОС¹²⁰, федерального закона об образовании¹²¹, а также, включенного в историко-культурный стандарт¹²² программу по истории¹²³ регионального компонента, можно выделить следующие формы уроков, применимых в работе с данной темой:

- Урок-экскурсия;
- Урок краеведения;
- Классный час по истории родного края (с учетом регионального компонента применим для учащихся городов Челябинской и, частично, Курганской областей);
- Проектная деятельность учащихся (разработка исследовательских заданий, докладов, проектов).

На основании ФГОС и данных форм уроков мы должны сформировать у учащихся личностные результаты, такие как:

- готовность и способность обучающихся к саморазвитию и личностному самоопределению,
- сформированность их мотивации к обучению и целенаправленной познавательной деятельности, системы значимых социальных и межличностных отношений, ценностно-смысловых установок, отражающих личностные и гражданские позиции в деятельности¹²⁴.

Региональный компонент является одним из основополагающих в изучении родного края, так как события, описываемые в нашем исследовании, на основании которого и будет разработана программа экскурсионного тура, выходят за рамки изучения родного края в школе.

¹²⁰ Федеральный Государственный Образовательный Стандарт основного общего образования (5-9 кл.). 17 декабря 2010 г.

¹²¹ Федеральный закон об образовании Российской Федерации 4 января 2013 г.

¹²² Историко-культурный стандарт 21 мая 2012 г.

¹²³ Примерная основная образовательная программа основного общего образования С.274-315.

¹²⁴ Федеральный Государственный Образовательный Стандарт основного общего образования(5-9 кл.). 17 декабря 2010 г. [Эл. Ресурс]// <http://минобрнауки.рф/документы/938> (дата обращения:20.04.2018)

Данная тема может изучаться в курсах краеведения по учебнику краеведения для 5-го класса Н.Б. Виноградова¹²⁵, по учебнику из серии «Познай свой край» для 6-го класса¹²⁶, в контексте тем о коммуникациях и торговле на Южном Урале.

Тема развития транспортных коммуникаций в XVIII – XIX веках, как нельзя лучше сможет показать ученикам изменчивость времени и величие родного края и его значения для всей страны в целом.

Данные уроки будут соответствовать ФГОС и региональному компоненту в изучении истории.

4.2. Практическая разработка

Тема урока: «По затерянным дорогам нашего края».

Вид (форма) учебного занятия: урок-экскурсия.

Цель учебного занятия - сформировать у учащихся представление о транспортной сети Южного Зауралья и познакомить их с историей Челябинской области.

Задачи учебного занятия - достижение образовательных результатов:

Личностные результаты:

- Выработка восприятия истории как способа понимания современности.
- Формирование у учащихся устойчивого интереса и уважения к истории и культуре человечества.
- Стимулировать к поиску новых знаний.
- Формирование чувства прекрасного с помощью живой природы.

¹²⁵ Виноградов Н.Б. Страницы древней истории Южного Урала: Учебник для учащихся общеобразовательных школ, гимназий, лицеев. – Челябинск: Южно-Уральское кн. изд-во, 1997. – 160 с.

¹²⁶ Дерягин, В. В., Гитис, М. С. Краеведение. Челябинская область. 6 кл.: учебник для основной школы / В. В. Дерягин, М. С. Гитис. – Челябинск: АБРИС, 2011. – 144 с.

Метапредметные результаты:

- Способность сознательно организовывать и регулировать свою учебную деятельность.
- Владеть устной речью через поставленные на уроке задачи.
- Выработка умений работать с учебной и внешкольной информацией, использовать современные источники информации, в том числе материалы на электронных носителях.
- Владение умениями работать в группе, слушать партнера, формулировать и аргументировать своё мнение.
- Способность решать творческие задачи, представлять результаты своей деятельности в форме сообщения и устных рассказов.
- Способность внимательно слушать и находить главное в рассказе учителя.

Предметные результаты:

- Продолжить формирование компетентности в сфере самостоятельной познавательной деятельности, основанной на усвоении способов приобретения знаний из различных источников информации: видео, картина, живое слово учителя, окружающая природа и сооружения.
- Овладение целостными представлениями о развитии инфраструктуры городов в целях миропонимания и познания современного общества.
- Способность применять понятийный аппарат исторического знания и приемы исторического анализа для раскрытия сущности и значения событий и явлений прошлого, а также процессов, происходящих в современном мире.

Основные понятия: крепость, научные экспедиции, основатель, коммуникации, ярмарка.

Тип урока: урок-экскурсия.

Время экскурсии: 2,5 - 3 часа.

Оборудование: мультимедийное сопровождение (экраны в автобусе), фотографии и карты для каждого ученика.

Методические приемы и методы: основным методом обучения является рассказ учителя с элементами беседы, сопряженный на ряде этапов с практической деятельностью учащихся (изучение карт и окружающей местности). Так же именно на этом уроке-экскурсии как нельзя лучше будет реализовываться принцип наглядности. Ученики будут погружены в самую природу и атмосферу тех мест, по которым ранее проезжали учёные-путешественники. А приём цитирования из трудов этих ученых поможет полностью прочувствовать дух того времени.

План:

1. Ворота нашего города.
2. Дорога в Сибирь.
3. Неизведанное рядом.
4. Всё меняется.

Домашнее задание: Напишите эссе от лица учёного-путешественника. Как изменились места, по которым они приезжали в XVIIIв.

Основная литература:

1. Виноградов Н.Б. Страницы древней истории Южного Урала: Учебник для учащихся общеобразовательных школ, гимназий, лицеев. – Челябинск: Южно-Уральское кн. изд-во, 1997. – 160 с.

Дополнительная литература:

1. Виноградов, Н. Б., Гитис, М. С., Кузнецов, В. М. Историческое краеведение. Челябинская область: учеб. пособие / Н. Б. Виноградов, М. С. Гитис, В. М. Кузнецов. – Челябинск: АБРИС, 2009. – 128 с.
2. Дерягин, В. В., Гитис, М. С. Краеведение. Челябинская область. 6 кл.: учебник для основной школы / В. В. Дерягин, М. С. Гитис. – Челябинск: АБРИС, 2011. – 144 с.
3. Челябинская область. Атлас. История родного края/ под ред. Н.Н. Алеврос, В. М. Кузнецов. – Челябинск : АБРИС, 2017. — 24 с.

Конспект урока размещен в приложении 1.

Заключение

Сбор и систематизация источников и литературы по транспортным коммуникациям Южного Зауралья XVIII – XIX вв. в первых двух главах настоящей работы позволили прийти к следующим выводам. Информацию о дорогах, находящихся в наших территориальных рамках можно извлечь, прежде всего, из двух категорий источников. Первая категория – карты России XVIII – нач. XX вв. – на них можно увидеть, как и через какие населённые пункты проходила дорога в Сибирь, вторая категория – труды учёных-путешественников XVIII – XIX вв. Степень информативности этих категорий источников различна. И с уверенностью можно сказать, что они дополняют друг друга.

На основе анализа этих двух категорий источников в совокупности можно сказать о том, через какие населённые пункты прошла эта дорога. Так же большой точностью возможно восстановить её маршрут на современных картах (Приложение 20).

Однако в оставшихся существовать и по сей день на картах местах очень мало упоминаний о том, какими величественными они были в XVIII веке. По нашей, Челябинской области, нет ни одного памятника в тех населённых пунктах об их забытом значении.

«Белые пятна» в изучении Сибирской дороги можно частично компенсировать при более глубоком изучении истории становления населённых пунктов, находящихся на ней и их экономического развития. Так же полезными будут сами поездки-разведки по местам Сибирской дороги, если это будет позволять само состояние дорожного полотна.

Основываясь на материале второй главы можно сказать, что Сибирская дорога проходила через такие населённые пункты, как:

- Симский завод;
- Саткинский завод;
- Златоустовский завод (он же Косотурский завод);
- Чебаркульская крепость;
- Кундравинская слобода;
- Травники;
- Челябинская крепость;
- Миасская крепость;
- Чумляцкая крепость;
- Карачельская слобода;
- Воскресенское;
- Курган.

Третья глава, посвящённая описанию самих мест, находящихся на Сибирской дороге позволяет нам увидеть те изменения, которые произошли с течением времени. С помощью статистических данных о численности населения мы можем сказать о том, что судьба населённых пунктов по Сибирской дороге сложилась по-разному. Некоторые, такие как, например, Челябинск, Златоуст, Сатка, Курган стали крупными городами областного значения. Их население, с момента основания увеличивается. А некоторые, такие как, например, село Карачельское и Воскресенское потеряли своё былое значение и в них население идёт только на убыль.

Изучение Сибирской дороги на территории Южного Зауралья даёт широкое представление о транспортных коммуникациях XVIII – XIX вв.

Перспективы исследования Сибирской дороги лежат в нескольких направлениях. Во-первых, дальнейшее изучение истории развития самой дороги во времени, то есть выход за пределы временных рамок. Они могут быть как за верхние ее границы, так и за нижние. Во-вторых, дальнейшее изучение, выходящее за территориальные рамки, обозначенные нами в данной работе. Наконец, при дальнейшем исследовании Сибирской дороги необходимо так же привлечение архивных документов, таких как письма, указы, закон и т.д. С их помощью есть возможность более точно обосновать рамки существования выбранной нами сети коммуникаций. Обобщая выводы по этим направлениям, можно получить более достоверную картину возникновения, развития и упадка Сибирской дороги на территории Южного Зауралья.

Список литературы

1. Александровская О.А., Широкова В.А., Романова О.С., Собисевич А.В. Экспедиции, наводящие мосты, — ученик К. Линнея И.П. Фальк: российско-шведский проект // Вопросы истории естествознания и техники. — 2017. — № 1. — С. 190–195.
2. Архипова Н.П., Ястребов Е.В. Как были открыты Уральские горы. Свердловск: Средне-Ур. книж. изд-во, 1990. — 222с.
3. Бординских Г. А., Шилов В. В. Бабиновская дорога — путь длиной в 400 лет. Березники, 2004. — 43с.
4. Багров Лео. История русской картографии. Пер. с англ. Е.В. Ламановой. — М.: ЗАО «Центрполиграф», 2005. — 523 с.
5. Виноградов Н.Б. Страницы древней истории Южного Урала: Учебник для учащихся общеобразовательных школ, гимназий, лицеев. — Челябинск: Южно-Уральское кн. изд-во, 1997. — 160 с.
6. Виноградов, Н. Б., Гитис, М. С., Кузнецов, В. М. Историческое краеведение. Челябинская область: учеб. пособие / Н. Б. Виноградов, М. С. Гитис, В. М. Кузнецов. — Челябинск: АБРИС, 2009. — 128 с.
7. Греков В.И. Очерки по истории русских географических исследований в 1725-1765 гг. М. Издательство Академии наук СССР, 1960. — 425с.
8. Дегтярев И. В. Из истории заселения местности по среднему течению реки Миасс (начальный период) // Краеведческие записки. - Челябинск, 1969. - Вып. 2. - С. 13 - 20.

9. Ефремов А. В. Петр Иванович Рычков: историк и просветитель. Казань: Татарское книжное изд-во, 1995. — 116 с.
10. История Курганской области (с древнейших времен до 1861 года) / Отв. ред. Н.Ф. Емельянов. Том I. — Курган: Кург. гос. пед. ин-т, 1995. — С. 115; Менщиков В.В. Русская колонизация Зауралья в XVII– XVIII вв.: общее и особенное в региональном развитии: Монография / Науч. ред. В.В. Пундани. — Курган: Изд-во Курганского гос. ун-та, 2004. — 296 с.
11. Корецкая Т.Л. История Урала в рассказах для детей : Книга для чтения / Т.Л. Корецкая. - Челябинск : Край Ра, 2011. - 104 с.
12. Лепёхин И. И. Продолжение Дневных записок путешествия доктора и Академии наук адъюнкта Ивана Лепёхина по разным провинциям Российского государства в 1770 году. Часть 2. — СПб., 1772. — 338 с.
13. Миллер Г.Ф. История Сибири. Изд. 2-е, дополненное. Т. II. — М.: Издательская фирма «Восточная литература» РАН, 2000. — 200 с.
14. Мильков Ф.Н. П.И. Рычков: Жизнь и географические труды. Государственное издательство географической литературы. Москва, 1953. — 144 с.
15. Муравьев В. Б. Дорогами российских провинций: путешествия Петра-Симона Палласа. — М.: Мысль, 1977. — 94 с.
16. Носкова О. Л. Иоганн Петер Фальк - последователь Карла Линнея в России // Известия Самарского научного центра РАН : журнал. — Самара, 2007. — Т. 9, вып. 4. — С. 1103-1106.
17. Паллас П. С. Путешествие по разным провинциям Российского государства. — Ч. 2.—Кн. 1.—СПб, 1786. — 476 с.
18. Паллас П. С. Путешествие по разным провинциям Российского государства. — Ч. 2.—Кн. 2.—СПб, 1786. — 571 с.
19. Поздеев В.В. Топонимика Южного Урала : историко-топонимический словарь / Поздеев В.В. - Челябинск : Край Ра, 2013. - 400 с.

20. Рычков П. И. — Топография Оренбургская, то-есть обстоятельное описание Оренбургской губернии, сочиненное коллежским советником и императорской Академии наук корреспондентом Петром Рычковым, ч. 1 и 2, СПб., 1762. — 405 с.
21. Самигулов Г.Х., Свистунов В.М. Что такое Старая Казанская дорога? // Интеграция археологических и этнографических исследований / Гл. ред. Н.А. Томилов. — Одесса; Омск: «Издательский дом «Наука», 2007. — С. 66–72.
22. Самигулов Г.Х. Историография «казанских дорог» // Вестник Южно-Уральского государственного университета. 2011. № 9 (226). Серия «Социально-гуманитарные науки». Вып. 16. — С. 50–53.
23. Самигулов Г.Х. От Далматова монастыря до Чебаркульской крепости. — Челябинск: Полиграфическое объединение «Книга». — 2011. — 344 с.: ил.
24. Самигулов Г.Х. Исторические дороги и их роль в основании слобод и острогов Южного Зауралья XVII века // Вестник Челябинского государственного университета, 2013. — № 34(288). Серия История. Вып. 53. С. 30–35.
25. Самигулов Г.Х. Трансформация дорожной сети Южного Зауралья в XVII–XVIII веках // Вестник Челябинского государственного университета, 2013. — № 6 (297). Серия История. Вып. 54. С. 5–8.
26. Самигулов Г. Х. Дорога: часть и целое: осмысление дороги в разных масштабах восприятия / Г. Х. Самигулов // Научный диалог. - 2013. - № 6 (18) : История. Социология. Этнография. - С. 75-87.
27. Фальк И. П. Полное собрание ученых путешествий по России, издаваемое Императорскою Академией Наук, по предложению её президента, с прим., изъясн. и дополн. Т. 6. Записки путешествия академика Фалька / Пер. с нем. П. Петрова. Спб.: При Имп. АН, 1824. — 446 с.

28. Фель С.Е. Картография России XVIII века .М.: Изд-во геодезической литературы,1960. – 226 с.
- 29.Фрадкин Н. Г. Академик И. И. Лепёхин и его путешествия по России в 1768—1773 гг. 2-е изд. — М.: Географгиз, 1953. — 224 с.
- 30.Чеботарь А.М. Церковь Трех Святителей Великих в Карачельском.(электронный ресурс) // <http://temples.ru/card.php?ID=9714> (Дата обращения 25.05.2018).
- 31.Челябинск: Энцикл. / Сост.: В. С. Боже, В. А. Черноземцев. - Изд. испр. и доп. - Челябинск: Каменный пояс, 2001. - 1112 с.; ил.
- 32.Ястребов.Е. Уральский следопыт/Е.Ястребов//Древние дороги урала. – 1990.- №12. – С. 76-77.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение 1. Технологическая карта урока

Урок-экскурсия «По затерянным дорогам нашего края»

ХОД УРОКА

План:

1. Ворота нашего города.
2. Дорога в Сибирь.
3. Неизведанное рядом.
4. Всё меняется.

Деятельность учителя	Деятельность обучающихся	Формируемые способы деятельности (УУД)
1 этап. Организационный.		
Производит подготовку к началу экскурсии, проверяет соответствие санитарным нормам, знакомит учеников с	Готовят место к экскурсии, раскладывают все необходимые предметы.	

<p>раздаточным материалом и техникой безопасности.</p>		
<p>2 этап. Мотивационно-целевой.</p>		
<p>Учитель вспоминает пройденный материал: история основания города Челябинск. Рассматривают кратко историю Челябинска и его основные характеристики.</p> <p>Вспомнив пройденный материал, учитель может говорить о том, что Челябинск был построен как город крепость. На всём протяжении своего существования через него проходили торговые пути. Таким образом он переходит к первому пункту плана – Ворота нашего города.</p>	<p>- Отвечают на вопросы учителя по пройденному материалу.</p>	<p>ПУУД - умение анализировать, обобщать, делать выводы, устанавливать причинно-следственные связи.</p> <p>РУУД - зафиксировать новое содержание в соответствии с поставленной проблемой.</p>
<p>3 этап. Изучение нового материала</p>		
<p>При изучении первого пункта плана «Ворота нашего города» предлагается беседа о том, какими путями можно попасть в Челябинск. Учащимся дается задание посмотреть на иллюстрацию ярмарки XVIIIв. и</p>	<p>Выполняют:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) работа с источниками 2) анализ материала, сравнение 3) сопоставление 	<p>ПУУД - умение работать с различными источниками информации, использовать</p>

<p>подумать, как посетители ярмарки добирались до места назначения. Так же ученикам предлагается поразмышлять над вопросом о том, чем же могли торговать на ярмарке в Челябинске, что привозили из других мест. После выслушивания ответов учеников учитель обобщает материал и, возможно, дополняет теми фактами, которые ученики не назвали.</p> <p>Для закрепления материала, об основных импортируемых и экспортируемых продуктах ученикам предлагается таблица и несколько картинок на двусторонней клейкой ленте (для удобства обращения в автобусе). Их задача соотнести каждый предмет с той страной, откуда его привозили.</p> <p>Затем переходят ко второму пункту плана «Дорога в Сибирь»</p> <p>Учитель предлагает детям поразмыслить о том, как люди</p>	<p>4) обращение к собственному опыту</p> <p>5) наблюдение</p>	<p>синтез как составление целого из частей, восполняя недостающие компоненты.</p> <p>РУУД - поиск нужной информации;</p> <p>- действовать на конечный результат в соответствии с целями;</p> <p>- умение планировать свою деятельность;</p> <p>КУУД – взаимодействовать с партнерами совместной</p>
---	---	---

<p>открывают новые земли. Затем он знакомит их с понятием «экспедиция».</p> <p>Учитель ведёт рассказ об экспедициях П.И. Рычкова, П.С. Палласа, И.П. Фалька, И.И. Лепёхина. Ученики в это время смотрят на раздаточных материалах места, через которые проходили экспедиции.</p> <p>Для закрепления знаний, детям предлагается снова обратиться к картам с раздаточных материалов и назвать, через какие пункты проходила Сибирская дорога. Здесь и происходит переход к следующей части плана «Неизведанное рядом».</p> <p>Учитель рассказывает ученикам, что не просто так сегодня они едут таким маршрутом (Челябинск, Миасское, Пивкино, Чумляк). Именно через эти места и проходила Сибирская дорога. С помощью цитирования трудов учёных-путешественников и обращения</p>		<p>деятельности(ученик*ученик, ученик*учитель), принимать чужую точку зрения;</p> <p>- умение строить монологическую речь.</p>
---	--	--

учителя к историческим фактам у учеников есть возможность увидеть все эти места сквозь время.

Ученики сравнивают фотографии и описание сёл и деревень по маршруту.

Последний пункт плана «Всё меняется».

Всё в этом мире меняется и транспортная система в том числе. Учащимся задаётся вопрос (в этот момент экскурсионная группа едет по современной трассе) «Как вы думаете, почему люди перестали пользоваться Сибирской дорогой?». После ответов учащихся учитель делает вывод, что в мире, а в частности Челябинской области произошли крупные изменения, появились железные дороги и автомобили, которые могут проехать быстрее и дальше лошади (следовательно, нужно меньше остановочных пунктов). В совокупности все эти пункты

<p>повлияли на то, что по России была построена новая система трасс, а старая дорога стала не так актуальна.</p> <p>Учитель рассказывает о других местах на Сибирской дороге, которые стали забыты с появлением новой транспортной сети.</p>		
<p>4 этап. Результат.</p>		
<p>Для закрепления материала проводится заключительная беседа</p> <p>I. Заключительная беседа</p> <p>Вопросы:</p> <p><i>- Назовите города Челябинской области, которые были построены как крепости</i></p> <p><i>- Что можно было увидеть на ярмарке в Челябинске?</i></p> <p><i>- Какие города находились на Сибирской дороге?</i></p> <p><i>- Что такое экспедиция?</i></p> <p><i>- Кто совершал экспедиции в</i></p>	<p>Выполняют рефлекссию, подводят итоги, отвечают на вопросы. Сами оценивают свою работу на уроке-экскурсии.</p>	<p>ПУУД – оценивать эффективность выбранного способа решения проблемы;</p> <p>аргументировать свою точку зрения;</p> <p>РУУД – умение действовать в соответствии с поставленной задачей;</p>

<p><i>Челябинскую область в XVIIIв.</i></p> <p>Учитель говорит о том, что коммуникации всегда были важны для людей. Особенно это касается нашей страны с её огромными территориями. Множество мест, что раньше процветали теперь просто исчезли с карт и для нас важно, чтобы они никогда не исчезли для потомков. Ведь именно с этих мест и началось развитие нашего края, развитие его связей с другими регионами страны. Ребята делают вывод о том, что транспортные коммуникации были важны для человека всегда и о том, что важно помнить свою историю.</p> <p>В конце экскурсии – загадки:</p> <p>Богатырь стоит богат, Угощает всех подряд: Ваню – земляникой, Аню – костяникой, Машеньку – орешком, Петю – сыроежкой,</p>		<p>- осуществлять самоконтроль (определение правильности выполненного действия);</p> <p>- умение вносить необходимые коррективы в ход рассуждений.</p> <p>КУУД – оценка своей работы в группе, взаимодействия в совместной деятельности.</p>
---	--	---

Катеньку – малинкой,
А кого-то хворостинкой.
(Лес)

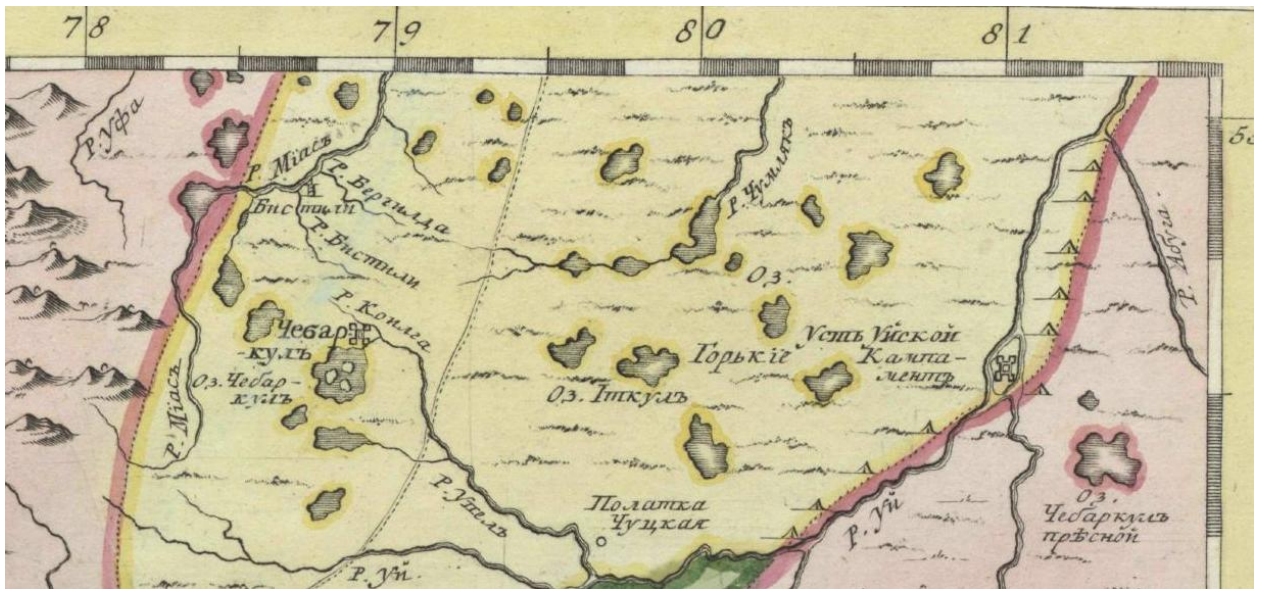
Куда бежит — сама не знает.
В степи ровна,
В лесу плутает,
Споткнётся у порога.
Что это? ...
(Дорога)

Из металла на века
Собран чудо-великан.
Добрый делом он увлекся –
Поперек реки улегся.
По нему, забыв о чуде,
Переходят реку люди.
(Мост)

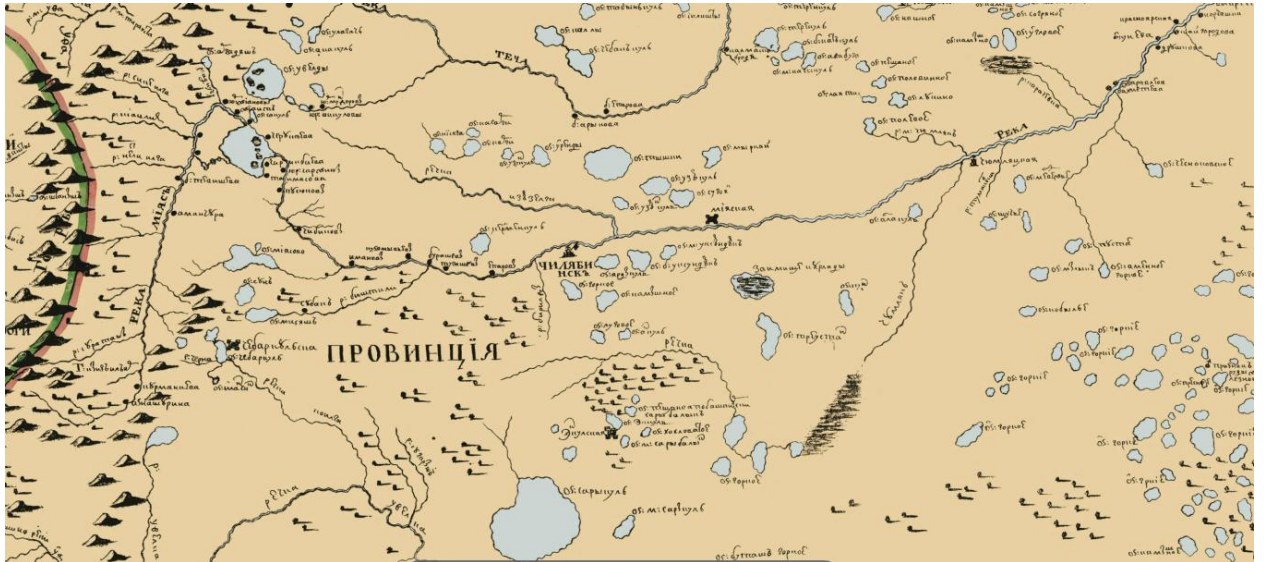
Организует рефлекссию со
стороны обучающихся.

Подводит итог.

Оценивает деятельность
учащихся на уроке.



Приложение 3. Атлас Оренбургской губернии с прилежащими к ней местами по «Ландкартам» И. Красильникова и «Топографии» П. И. Рычкова 1755 г.



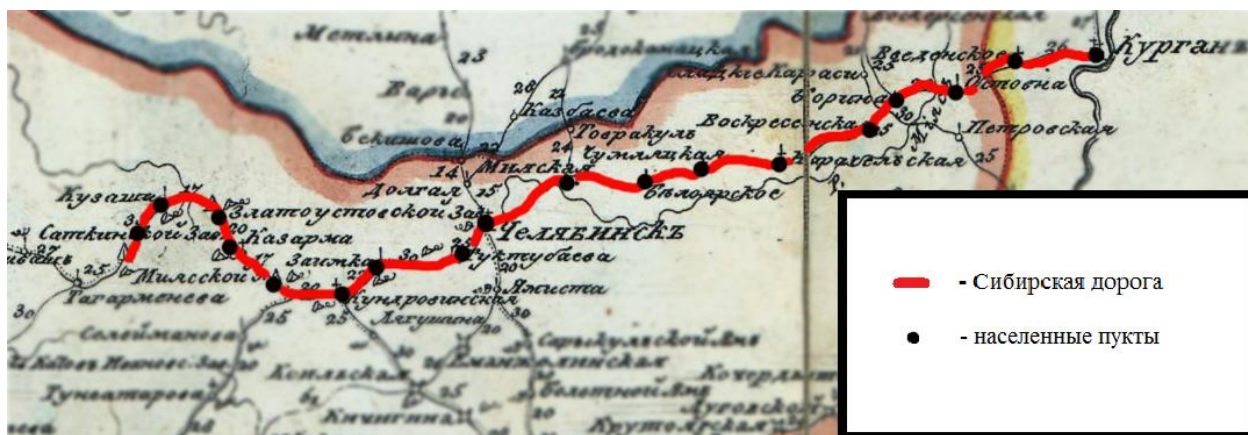
Приложение 4. 4. Генеральная карта Российской Империи 1776 г. И.Ф. Трускотта и Я.Ф. Шмидта.



Приложение 5. Карта Оренбургской губернии Челябинского уезда 1800 г.



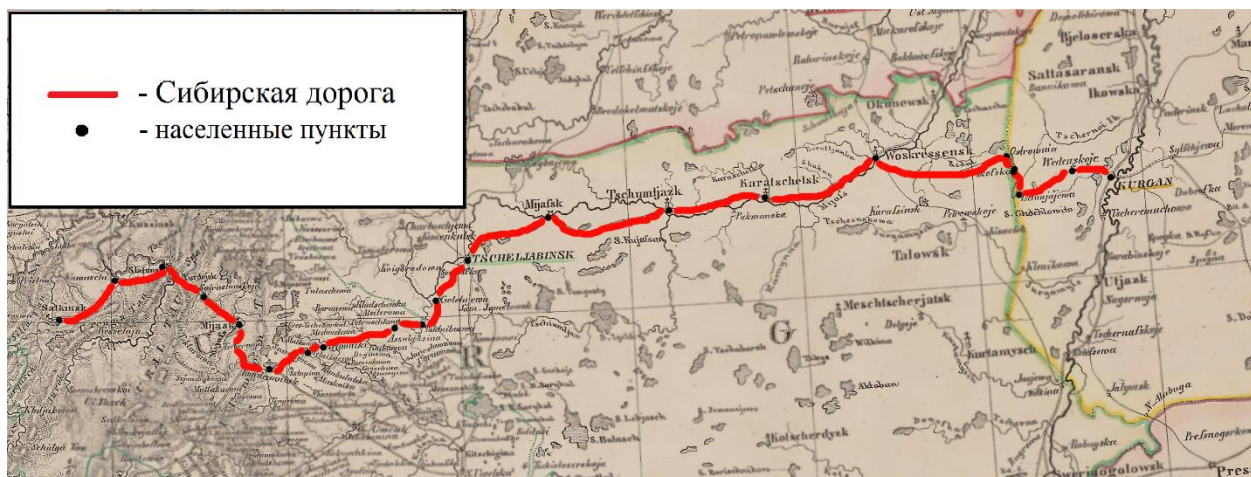
Приложение 6. Дорожная карта Российской Империи 1809 г.



Приложение 7. Географический атлас В.П. Пядышева 1820 г.



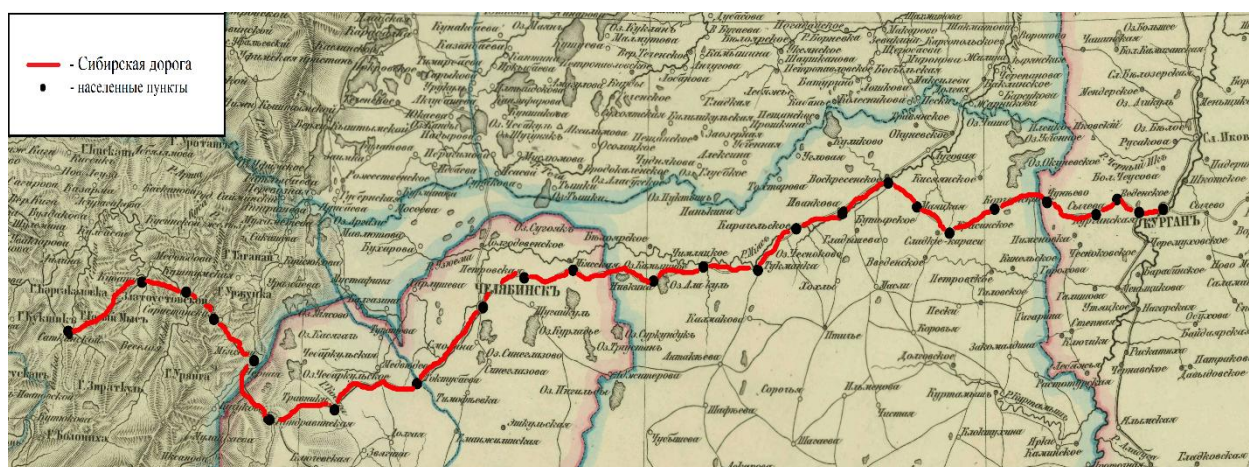
Приложение 8. Немецкая обзорная карта Южного Урала 1837.



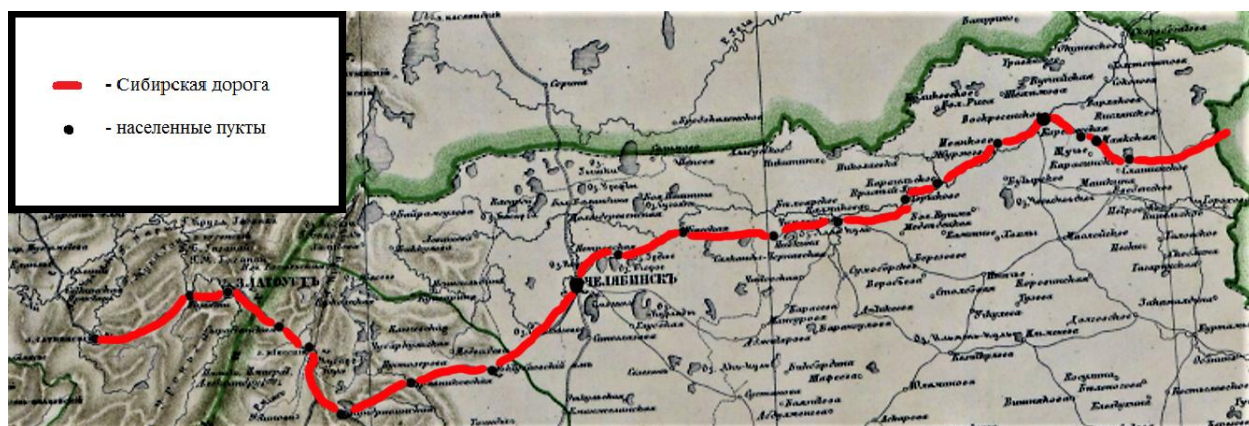
Приложение 9. Генеральная карта Оренбургского края 1854 г.



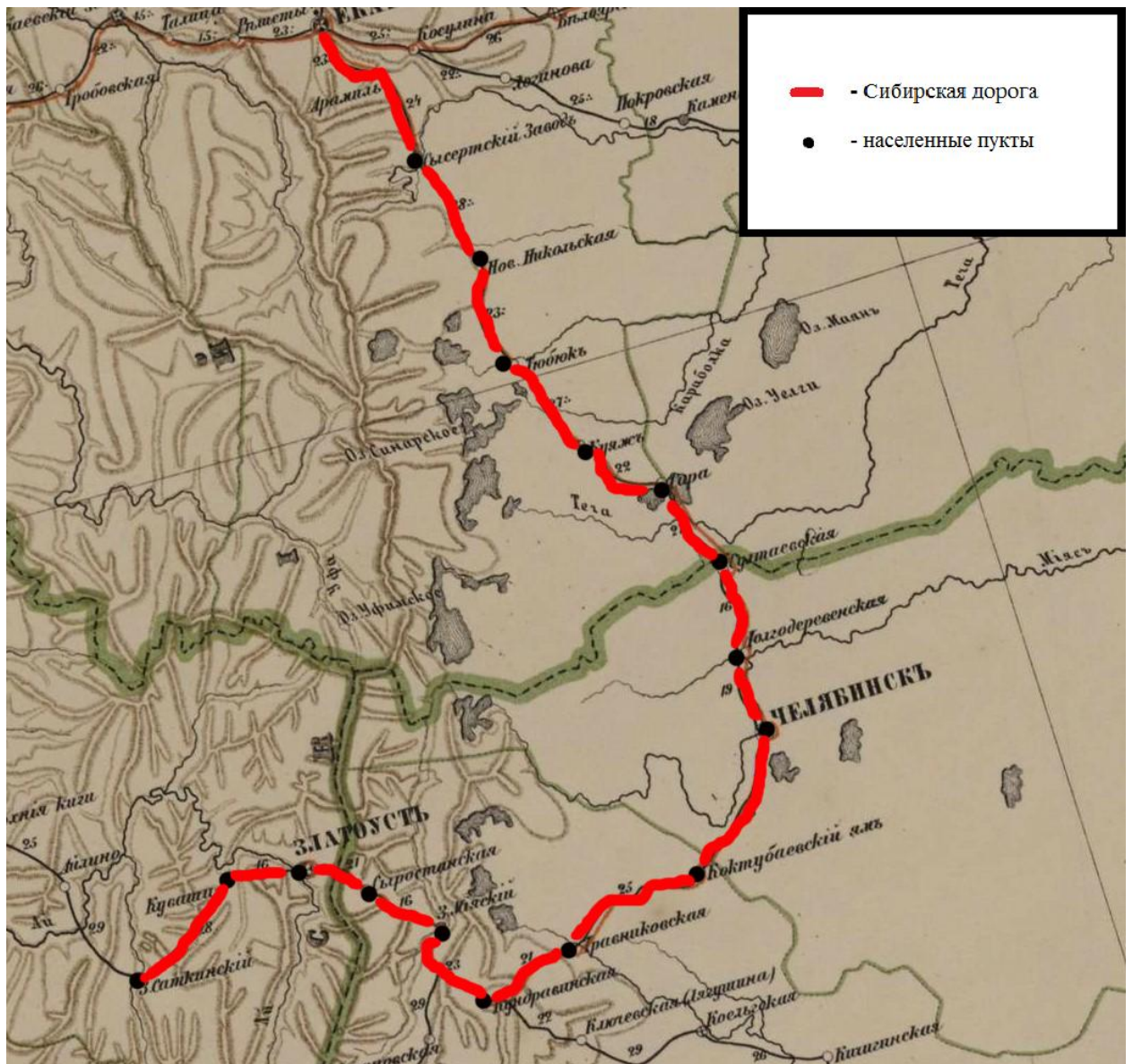
Приложение 10. Карта Европейской России и Кавказского Края 1862 г.



Приложение 11. Оренбургская и Уфимская губернии в атласе А.А. Ильина 1871г.



Приложение 12. Почтовая карта Европейской России А.А. Ильина 1871 г.

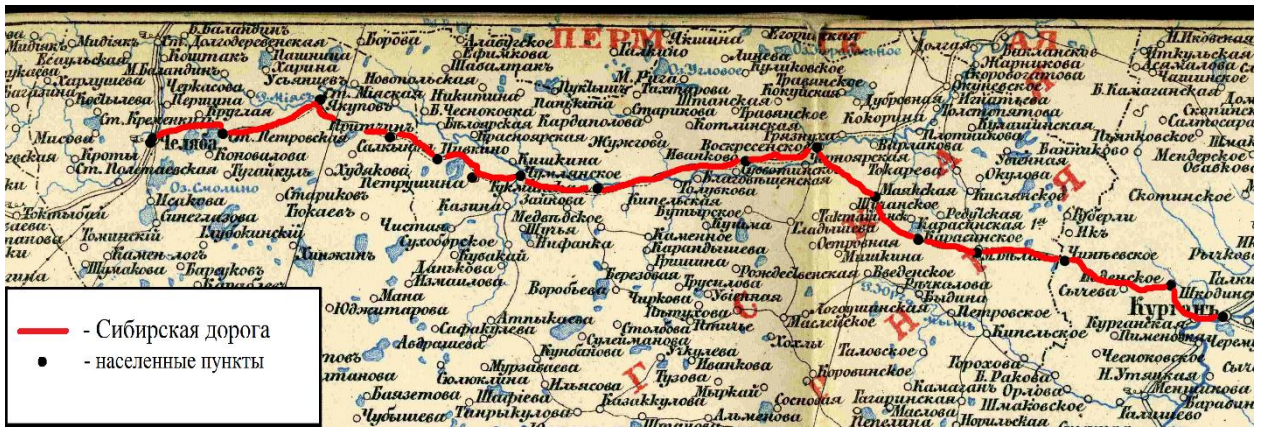


Приложение 13. Карта путешествия государя наследника Цесаревича на Дальний Восток 1891 г.

Фрагмент 1

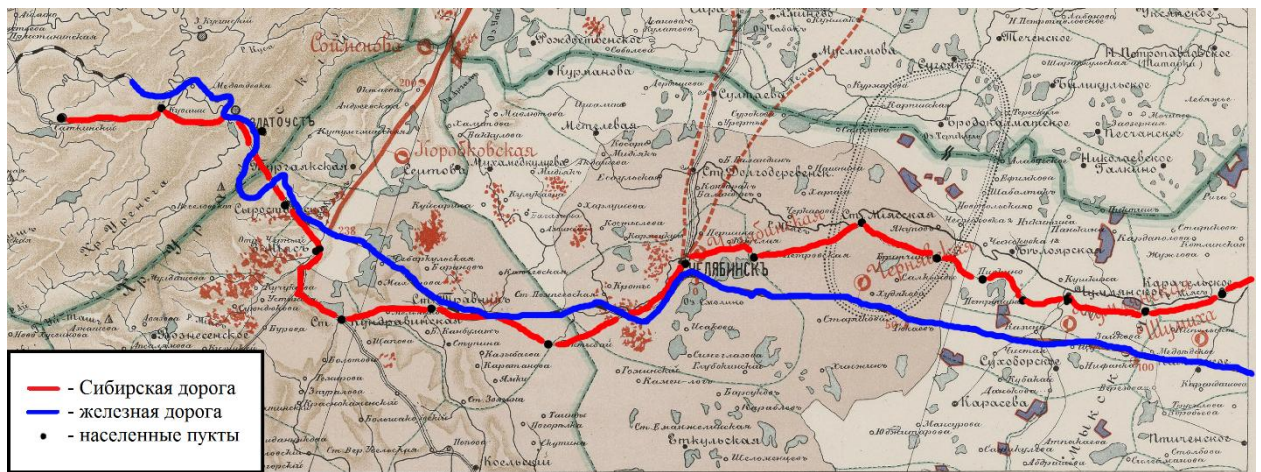


Фрагмент 2



Приложение 14. Карта губерний и областей около Сибирской железной дороги 1893г.

Фрагмент 1



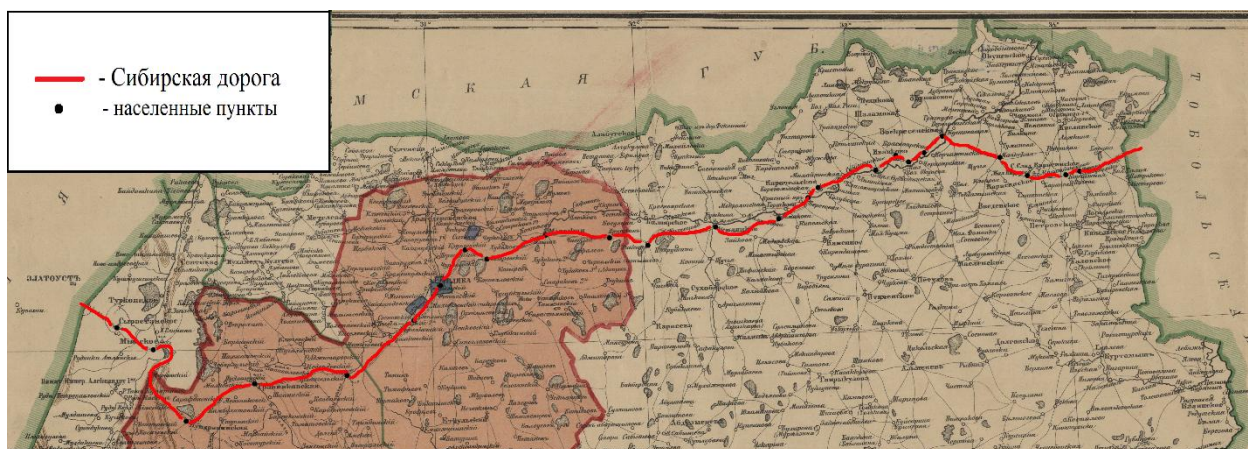
Фрагмент 2



Приложение 15. Карта Оренбургской губернии из энциклопедического словаря издания Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона 1897г.



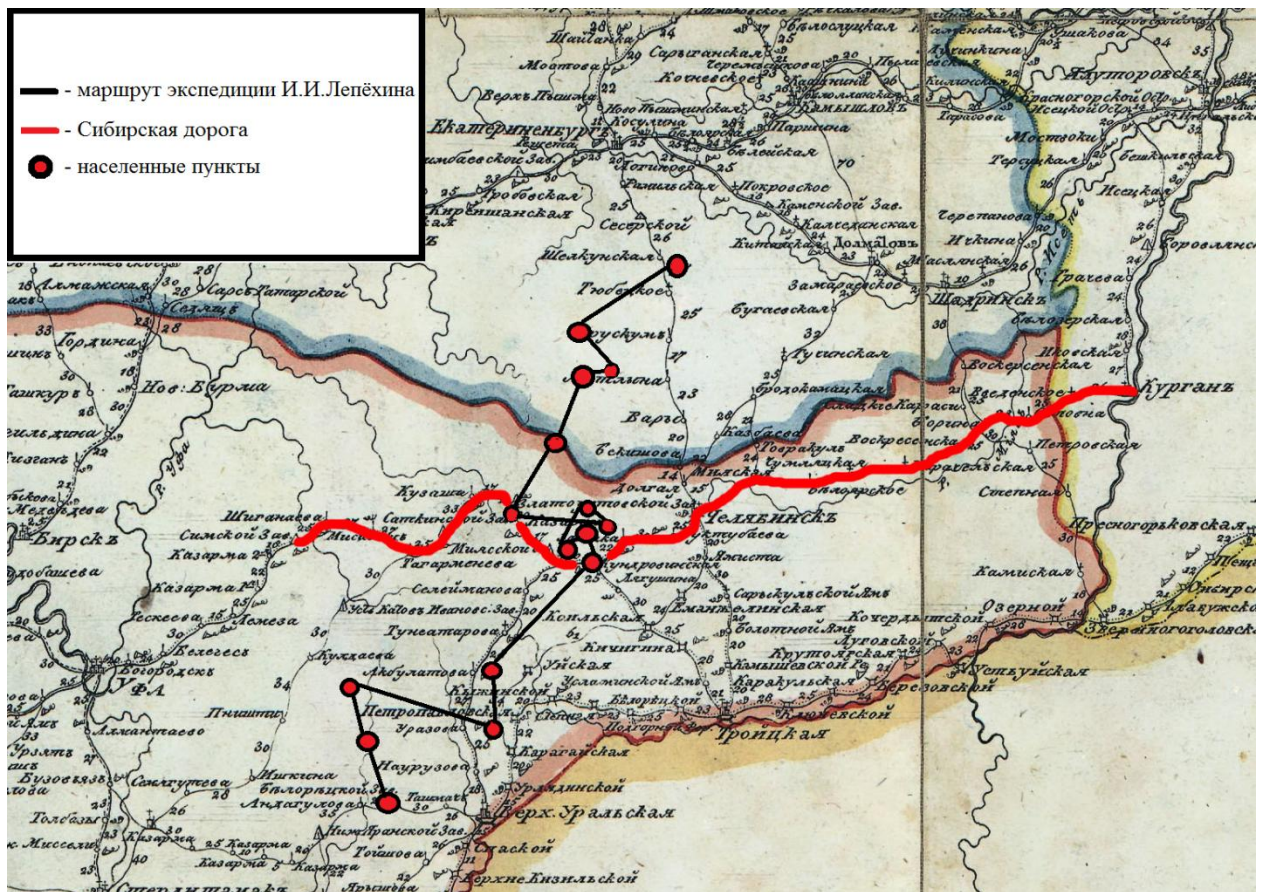
Приложение 16. Карта Оренбургской губернии начала XX века издания А.А Ильина 1905 г.



Приложение 17. Карта фрагмента экспедиции П.С. Палласа (сост. Машенцева А.А. на основе трудов П.С. Паласса и Дорожной карты Российской Империи 1809 г.)



Приложение 18. Карта фрагмента экспедиции И.И. Лепёхина. (Сост. Машенцева А.А. на основе трудов И.И. Лепехина и Дорожной карты Российской Империи 1809 г.)



Приложение 19. Карта фрагмента экспедиции И.П. Фалька. (Сост. Машенцева А.А. на основе трудов И.П. Фалька и Дорожной карты Российской Империи 1809 г.)

