

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Большой Сибирский тракт

Сибирский тракт - самая длинная дорога Евразии, строился почти два века назад и на отдельных участках не раз менял свое направление. В западном направлении от Томска его называли Московским трактом, в восточном - Иркутским. С начала освоения Сибири русскими в XVII веке и первой половине XVIII преобладали водные пути: по Иртышу, Оби, Кети, Енисею, Ангаре, Байкалу, Лене, Селенге, Амуру и их притокам. Казаки за полвека с начала освоения Сибири дошли до Тихого океана. С рек здесь начинался и гужевой транспорт, зимой по ним шли санные дороги. Однако речной путь был долог, его нельзя было пройти за одну путину, поскольку весельный путь по рекам длился девять месяцев.

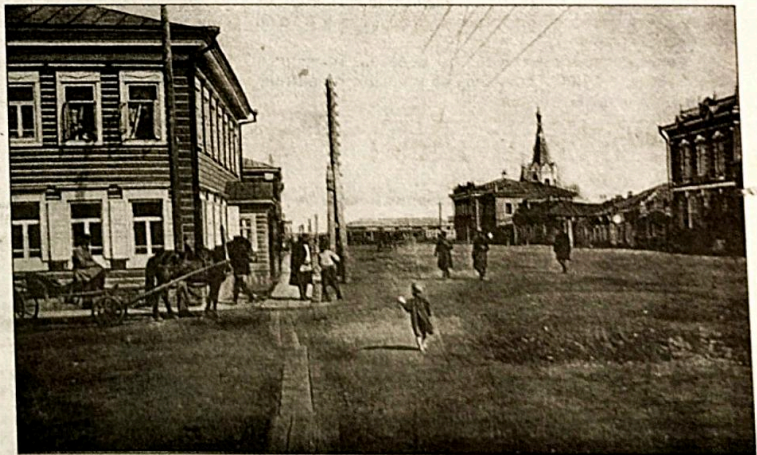
Самые ранние сухопутные сибирские дороги - конные, «вьючные», и название у них было татарское - сакма (тропа). Такая сухопутная «вьючная» дорога проходила, например, от Чатских татар (район нынешнего г. Кольвани Новосибирской обл.) по левому берегу Оби до Уртомского острога, где была переправа через Обь, и далее по Тайге до Томска. Аналогичная «вьючная» дорога проходила в XVII веке от Томска до Кузнецка, в том числе и через территорию Юргинского района.

Первый картограф и историк Сибири С.У. Ремезов дал в своем «Чертеже всесибирских городов и земель» (1699 г.) расчет верхового конного пути от Тобольского до Нерчинского острога - три месяца и шесть дней. Только самые выносливые кони и люди могли преодолеть шесть с половиной тысяч верст со многими переправами через реки за это время.

С развитием экономики увеличилась потребность в сухопутных путях. Для перевозки почты, мехов, пороха, Нерчинского серебра, китайского чая и т.п. стали появляться гужевые дороги, в местах наиболее интенсивного движения возникли тракты.

Устройство Большого Сибирского тракта началось по распоряжению Сената в 1733 году. К этому времени в Сибири проживало около 200 тысяч русских переселенцев - примерно столько же, сколько и коренных жителей.

Первоначально Сибирский тракт шел по направлению: Екатеринбург - Тюмень - Тобольск - Тара - Каинск (Куйбышев) - Чаусский острог (Кольвани) - Уртамский острог - Томск - Енисейск - Иркутск - Нерчинск. После поражения Джунгарского ханства в войне с Китаем к концу XVIII века отпала угроза нападения степных кочевников на русские поселения Западной Сибири. Участок тракта от Тюмени на Тобольск и Тару был перенесен южнее на Омск (основан в 1716 г.). Это повлекло постепенное запустение прежде важных городов Тобольска и Тары. И первая столица Сибири - Тобольск - к началу XIX века оказался как бы законсервированным, прекратил свое развитие еще до прокладки по Сибири железной дороги. Та же участь постигла и Енисейск, столицу второй сибирской губернии, когда колесный тракт, «спрямляя» направление, прошел через маленький городок Красноярск. А такие города, как Томск, Красноярск и Иркутск, расположенные на



пересечении сухопутных и водных путей, получили большое развитие и постепенно превратились в крупнейшие города Сибири.

К началу XIX века на территории Томской губернии между Обью и Томью было основано большое количество деревень и сел. Между ними крестьянами были проложены колесные и санные дороги. И участок Сибирского тракта, ранее проходивший от Кольвани на Уртам и Томск, изменил свое направление. Появилась переправа через Обь в деревне Дубровино. Далее направление тракта пошло через Ташару, село Ояш и по территории нынешнего Болотнинского

района - через Старый Елбак, Зудово, Елизарово, Большую Черную, далее на Варюхино и Томск.

От Варюхино до Томска было два пути. Старый путь, действовавший с конца XVIII века, проходил через село Ярское с переправой в нем через Томь на ее правый берег. И новый путь, проложенный в конце XVIII века, - по левому берегу Томи через Алаево, Калтай, Кафтанчиково, Тахтамышшево с переправой через Томь в г. Томске. Этот путь к концу XIX века стал основным.

Продолжение следует...
В.И. Косовец

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Большой Сибирский тракт



Продолжение. Начало в газете № 24 от 16 июня

На «Генеральной карте Российской Империи с обозначением больших и малых почтовых дорог, 1815 г.» четко обозначен участок Государского тракта, проходящий по территории Томской губернии, нынешние территории Новосибирской, Кемеровской и Томской областей. Длина этого участка тракта составляла 1090 верст. На упомянутой выше «Генеральной карте» показаны также ответвления от Главного Сибирского тракта на юг: от г. Колывани к Алтайским заводам, на Барнаул, Бийск, Усть-Каменогорск, Семипалатинск. И от села Варюхино через территорию Юргинского района на Кузнецк и далее на Бийск через населенные пункты: Елгино-Тутальскую (так обозначено на «Генеральной карте») – Искитим – Кокуй – Сосново – Ваганово – Салаир – Бачатскую – Черкасско – Монастырское (Прокопьевск) – Зенково – Кузнецк. Село Талое, основанное в 1692 году, с 1779 года являлось центром Тутальской слободы, а с 1797-го – Тутальской волости и на упомянутой выше «Генеральной карте... 1815 г.» и на картах Томской губернии 1816 г. и 1898 г. обозначалось как село Тутальское (не путать с поселком Тутальское Яшкинского района, основанным в 1833 году при прокладке железной дороги).

Последнее изменение направления Сибирского тракта по территориям Юргинского и Болотнинского районов произошло в первой четверти XIX века. В 1805 году был основан г.

Болотное, как почтовая станция измененного участка тракта, он стал проходить несколько южнее через менее лесистые и топкие места по направлению: д. Ояш – Чебула – Болотное – Просоково – Мальцево – Зеледеево – Варюхино и далее на Томск.

В конце XIX века по территории Юргинского района был проложен еще один новый Томско-Барнаульский тракт, который проходил по направлению: Просоково-Лебяжье-Асаново-Бжицкая – ж.д. разъезд Барнаульский (современный р-д Таскаево) – д. Ача (Болотнинского района) – с. Долгово – с. Чемское (оба Тогучинского района) и далее через г. Бердск на г. Барнаул.

По закону 1833 года все российские дороги были поделены на пять классов. Сибирский тракт относился к третьему классу: дорогам обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию. Для них намечалась полоса шириной в 20 сажень на открытых местах и 30 сажень в местах, заросших лесом. Ширина проезжей части при этом должна была быть, соответственно, 15 и 25 сажень. Для второстепенных и проселочных дорог ширина проезжей части устанавливалась от трех до пяти сажень. Законодательно устанавливались общие правила по устройству дорог в губерниях. Поверхность полотна дороги должна была быть ровной без ям и ухабин, иметь выпуклость с подъемом посередине от 1/35 до 1/45 ширины полотна, по бокам должны быть выполнены водосточные канавы. Расстояние между почтовыми станциями должно было

быть 30-40 верст – дневной пробег лошади. Когда же по тракту пошли партии арестантов, остановочных пунктов понадобилось вдвое больше. Однако предписываемые требования по обустройству и содержанию в исправном состоянии дорог: прокладка полотна, установка верстовых столбов, устройство мостов и гатей, снегозадержание из жердей и хвороста, осуществлявшиеся за счет натуральной повинности населения деревень и сел, расположенных на тракте и удаленных от него за 50 верст, практически в полном объеме не выполнялись.

Обслуживание и обустройство тракта с шириной полосы 20-30 сажень и проезжей части 15-25 сажень было очень трудоемко и обременительно. Постепенно правительство вынуждено было изменить требование по ширине полотна дороги до 10-15 сажень, а с 1914 года четко указывалось: ширина дороги должна быть не менее 3 сажень, не считая в этом размере боковые сточные канавы.

К началу XX века Сибирский тракт был полностью обустроен. Своей протяженностью он превзошел все восемь государственных трактов до Уральской России вместе взятые – являлся самой длинной гужевой дорогой мира. Тракт давал работу большому числу людей. Деревни, села и города, через которые он проходил, были более зажиточны и благополучны. Обслуживание тракта давало местному населению большие экономические выгоды. Например, г. Томск только за сбор с подвод за паромную переправу получал 1/5 часть всех казенных годовых сборов. На участке Томск-Иркутск ежегодно по тележному и санному пути проводилось 4 млн тонн грузов, что составляло 80-100 тысяч подвод и до 20 тысяч извозчиков.

Передвижение по тракту зимой было более быстрым и комфортабельным. В осеннее и весеннее время, а иногда и в ненастную летнюю пору тракт на некоторое время становился практически непроезжим, особенно по Барабинской степи и в низких болотистых местах, в зависимости от времен года и погодных

условий. Путешественники, проезжавшие по Сибирскому тракту, по-разному отзывались о нем. По словам А.П. Чехова, проезжавшего по нему в 1890 году, «Сибирский тракт – самая большая и, кажется, самая безобразная дорога на свете». А вот И.А. Гончаров в книге «Фрегат Паллада» сообщает о легкости и скорости зимнего пути по тракту. Правда, и подорожные, позволявшие брать почтовых лошадей, у Чехова и Гончарова были разные, чин Гончарова был значительно выше, и ему обеспечивалась более быстрая езда. Тем не менее зимой путь от Томска до Иркутска на санях преодолевался в два раза быстрее, чем летом.

Бичом Сибирского тракта являлся разбой. Особенно недобрую славу имел участок тракта, который проходил по Томской губернии между селами Семилужки и Халдеево. Перевозчики товаров старались от обоза не отбиваться и без кистеня, топора, ножа, а иногда и без «ружжа» в дорогу не отправлялись.

Более 150 лет Сибирский тракт являлся единственной сухопутной дорогой, соединяющей Европейскую Россию, Сибирь и Дальний Восток. С прокладкой железной дороги тракт постепенно утратил свое значение и с прокладкой асфальтовых дорог прекратил свое существование. Старшее поколение юргинцев наверняка помнит этот тракт, являвшийся до 70-х годов XX века практически единственной автомобильной дорогой, связывавшей Юргу с г. Томском и Болотное.

Данная статья подготовлена по материалам научной конференции, организованной научными работниками Томского краеведческого музея и Томского Госуниверситета в 2002 году в рамках стационарной выставки «Сибирский тракт».

Более подробные сведения о всех почтовых дорогах и трактах, проходивших по территории Юргинского района, приводятся в готовящейся к изданию книге «История заселения окрестностей Юрги и прилегающих территорий Среднего Притомья и Приобья».

В.И. КОСОВЕЦ