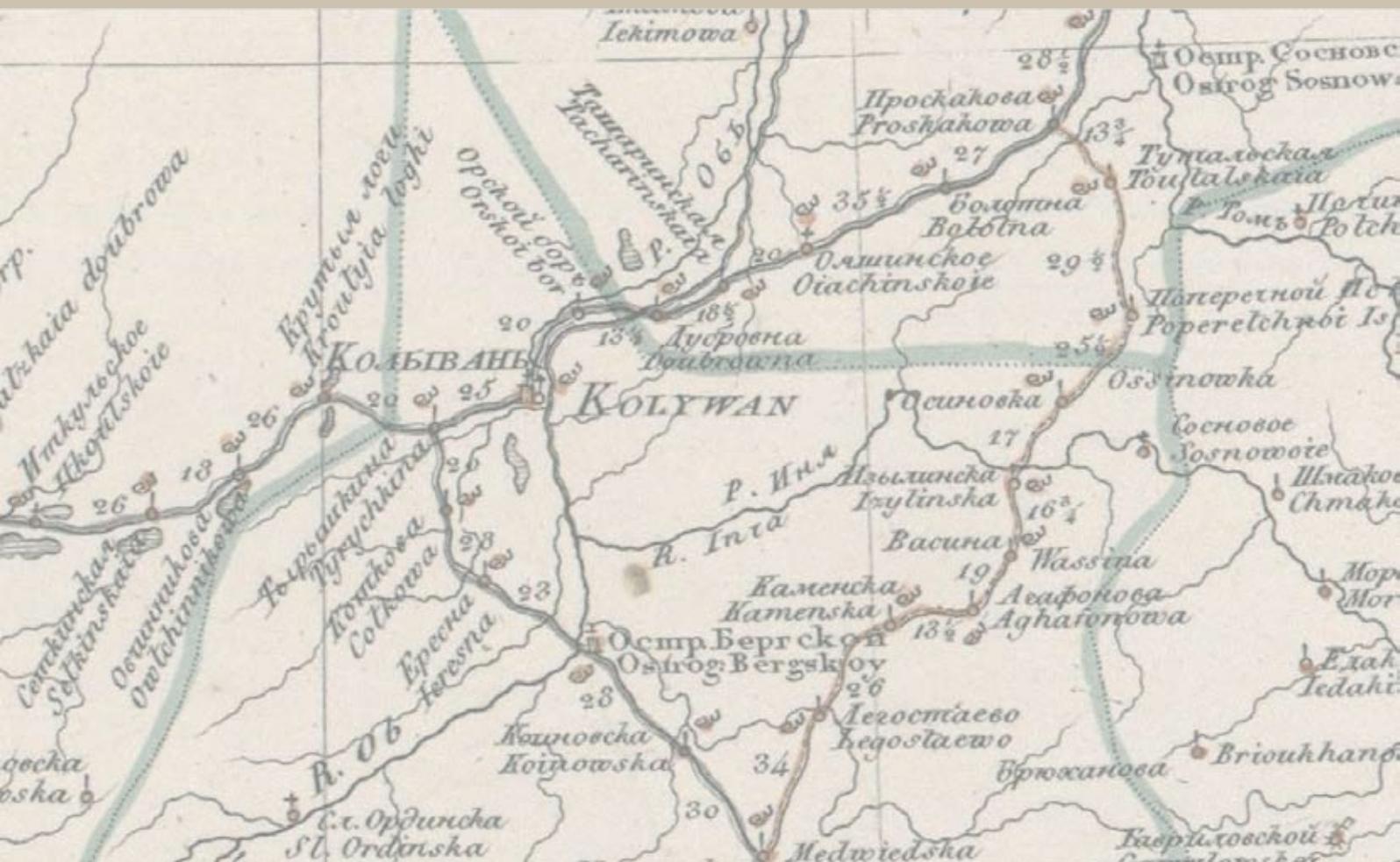




# ДОЛГАЯ ДОРОГА В СИБИРЬ: XI–XIX ВВ.





---

# ДОЛГАЯ ДОРОГА В СИБИРЬ: XI–XIX вв.

*Готовь кольчуги и клинки,  
Сермяжная душа,  
От Камы матушки-реки  
Махнём до Иртыша!  
«Поход Ермака», А. Ляйс*

Освоение Сибири русскими князьями началось задолго до славного похода казачьего атамана Ермака. Изобилие за Уралом пушнины и прочих природных богатств толкало к покорению сибирских коренных народов ещё новгородцев. Поход в 1032 году воеводы Углеба «на Железные врата», так в старину называли Уральские горы: «...вспять мало их возвратишася, но много там погибша». Больших военных удач, как описывают старинные источники, такие набеги не приносили. Все изменилось, начиная с 1582 года, когда «воевать Сибирское ханство» отправилась дружина Ермака. Поход был успешным. На завоёванных землях строили укрепленные остроги, оставляли гарнизоны для поддержания порядка и сбора ясака (натурального налога).

Пути движения казаков по преимуществу были водными. Сухим путём они шли исключительно по линиям водоразделов: волоком тащили скарб и лодки, переваливали через хребты и, спускаясь по притокам в главное русло новой реки, двигались дальше. Вот как описывает передвижение сибирских первопроходцев Ремезовская летопись: «Объединённые казачьи силы поднялись на стругах вверх по Чусовой и по её притоку, реке Серебряной, до сибирского волока, разделяющего бассейны Камы и Оби, и по волоку перетаскивали лодки в реку Жеравлю».

От походов легендарного Ермака в Западной Сибири до выхода в 1639 году отряда Ивана Москвитина к Тихому океану прошло меньше шестидесяти лет. За этот небольшой, в исторических рамках, период государство из «русского» превращается в Российское. В его состав уже входят земли, населённые малочисленными этнически разными народами. После присоединения Сибири к России начинается создание сети поселений, которые становятся опорной базой новых государственных территорий.

Уже с 1586 года начали создаваться казачьи остроги, впоследствии превратившиеся в первые сибирские города:

- 1586 г. – основан острог Тюмень на берегу Туры
- 1587 г. – основан Тобольск
- 1594 г. – основаны Сургут и Тара
- 1604 г. – основан Томский острог
- 1628 г. – основан Красноярский острог
- 1661 г. – основан Иркутский острог
- 1716 г. – основана Омская крепость
- 1717 г. – основан Бердский острог
- 1717 г. – основана Семипалатинская крепость
- 1720 г. – основана Усть-Каменогорская крепость

*Потребность в создании надёжного сухопутного пути в Сибирь в конце шестнадцатого века становится неотвратимой. Недаром необходимость строительства и дальнейшего его обустройства была прописана в специальных указах русских царей Фёдора Иоанновича, Бориса Годунова, Михаила Фёдоровича. Мало было победить последнего сибирского хана Кучума, нужно было ещё победить пространство, заселить его, войти в контакт с коренным населением, научить его жить по единым российским законам.*

Потребность в создании надёжного сухопутного пути в Сибирь в конце шестнадцатого века становится неотвратимой. Недаром необходимость строительства и дальнейшего его обустройства была прописана в специальных указах русских царей Фёдора Иоанновича, Бориса Годунова, Михаила Фёдоровича. Мало было победить последнего сибирского хана Кучума, нужно было ещё победить пространство, заселить его, войти в контакт с коренным населением, научить его жить по единым российским законам.

Первым таким путём за «Железные ворота» стала Государева дорога – Великий путь в Сибирь – сухопутная трасса, проложенная в 1597 году через Уральский хребет до Верхотурья посадким человеком из Соликамска Артемием Бабиновым. Впоследствии дорога называлась Бабиновской.

Открытие этой дороги фактически стало началом дорожного строительства в Сибири.

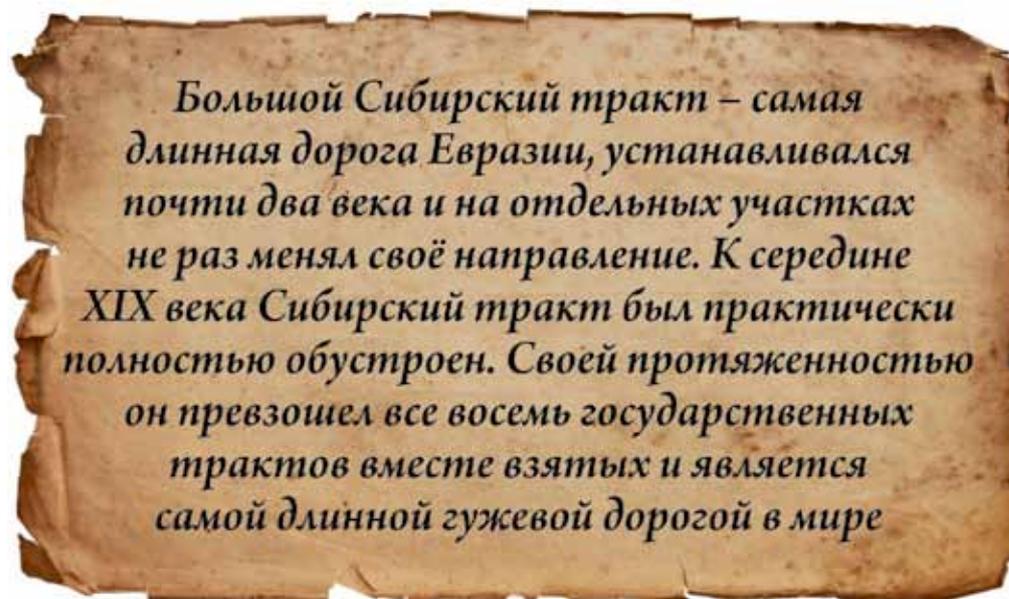


Бабиновская дорога

Одновременно с освоением Западной Сибири росла заинтересованность Московии в дальнейшем продвижении на восток. На сегодняшний день точных данных о том, когда и как на Русь попали первые сведения о Китае, нет. Не исключено, что информация могла проникнуть через сопредельные страны, с которыми у русских купцов уже были налажены торговые отношения. В шестнадцатом веке интерес к Китаю растёт и в Европе. В Китае появляются миссионеры-иезуиты. Европейцы пытаются отыскать удобный путь в Китай и рассчитывают попасть туда через Московское государство. Это отвечает не только их интересам, но и интересам России.

Наладить межгосударственные связи с Китаем оказалось непросто, но к концу семнадцатого века это удалось: в 1689 году был подписан «Нерчинский договор».

Развитие новых торговых связей обострило необходимость создания полноценного транспортного коридора между странами и выдвинуло этот вопрос в число первостепенных. Царский Указ от 12 (22) ноября 1689 года о строительстве тракта, соединяющего Москву с Сибирью, на протяжении сорока лет оставался лишь на бумаге.



Даже в период бурной деятельности царя-реформатора Петра I добраться из Европы в Азию можно было лишь по рекам и полевым дорогам. Только через три года после подписания в 1727 году Буринского договора об установлении границы с Китаем, правительство взялось, наконец, за обустройство Сибирского тракта.

Сибирский, второе распространённое название – Московский, тракт начинался от Москвы и проходил через населённые пункты: Муром, Арза-



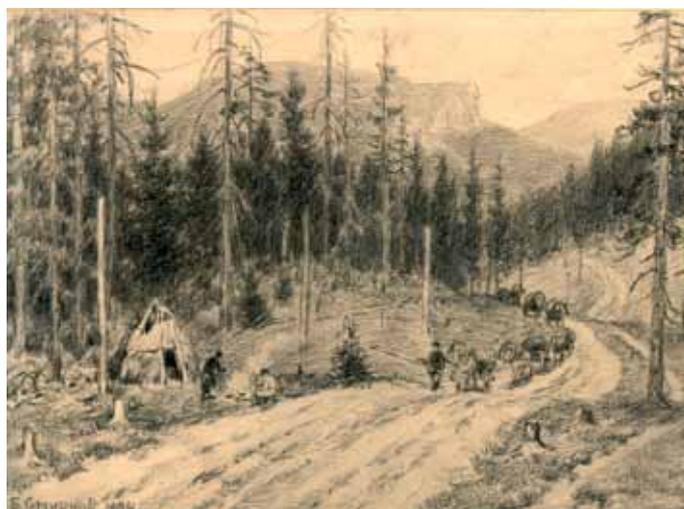
Сибирский тракт

Одним из основных занятий населения был извозный промысел: лошадей было в избытке. Множество постоянных дворов вдоль пути предоставляли ночлег переселенцам и служивым людям, десятки кузниц работали на ямщицкие нужды. Медленно двигались длинные тяжёлые обозы с изделиями уральских заводов, ехали купцы со своими товарами, гнали табуны лошадей на запад, проносились пары и тройки лихих ямщиков с пассажирами.

мас, Козьмодемьянск, Казань, Оса, Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Большие Уки (быв. Рыбино), Тара, Каинск, Колывань, Томск.

Эту государственную магистраль начинают прокладывать в 1730 году. Несмотря на продолжающиеся, мешающие движению, дорожные работы, идёт её интенсивная эксплуатация. По Московскому тракту ежегодно проходят около ста тысяч грузовых подвод и десятки тысяч ямщицких упряжек. Из таёжной Сибири везут золото, пушнину, воск, мёд, икру, кожу. С Томской стороны через Тару везут китайские товары: чай, табак, шёлковые и атласные ткани. Начинается активное заселение Сибири: по Сибирскому тракту едут тысячи переселенцев.

Форпост–Становка–Рыбино (Большие Уки) в то время был центральным перевалочным пунктом на пути Москва–Сибирь. Одним из основных заня-



Долгая дорога в Сибирь

тий его населения был извозный промысел: лошадей было в избытке. Множество постоянных дворов вдоль пути предоставляли ночлег переселенцам и служивым людям, десятки кузниц работали на ямщицкие нужды. Медленно двигались длинные тяжёлые обозы с изделиями уральских заводов, ехали купцы

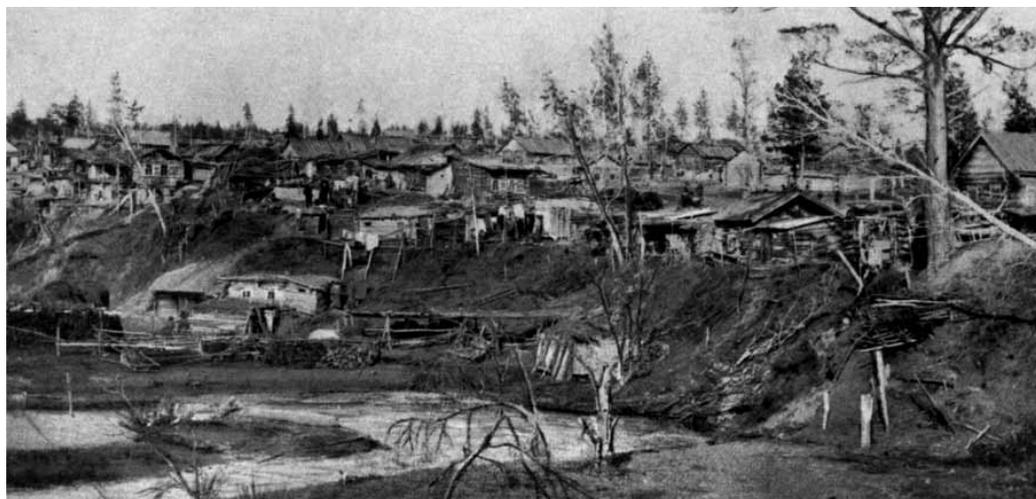
*Эти поселения ведут начало от Ермака: казачий форпост в Каинске – ныне город Куйбышев, Чаусский острог – ныне рабочий посёлок Колывань. Ко времени строительства дороги они уже были густо заселены. Сибирский тракт дал новый импульс их бурному росту: стали развиваться ремёсла, купечество; в Колывани появился рыбацкий промысел.*

со своими товарами, гнали табуны лошадей на запад, пронеслись пары и тройки лихих ямщиков с пассажирами. Пыля, звеня кандалами, брели по тракту толпы оборванных голодных арестантов, осуждённых на каторжные работы в Сибирь.



*Группа арестантов-каторжан на Сибирском тракте. XIX в.*

Будущую Новосибирскую область Сибирский тракт пересекал через два населённых пункта: Каинск и Колывань. Эти поселения ведут начало от Ермака: казачий форпост в Каинске – ныне город Куйбышев, Чаусский острог – ныне рабочий посёлок Колывань. Ко времени строительства дороги они уже были густо заселены. Сибирский тракт дал новый импульс их бурному росту: стали развиваться ремёсла, купечество; в Колывани появился рыбацкий промысел.



*Крестьянско-рыбацкий посёлок Гусевка Колыванского уезда в устье реки Каменка, 1894 г.*

*А дорога серою лентою вьётся...*

В конце семидесятых годов девятнадцатого века жителями Колывани было принято решение о строительстве храма Покрова Пресвятой Богородицы. После убийства императора Александра II местный купец Кирилл Кривцов обратился в священный Синод с просьбой разрешить ему постройку храма во имя Святого князя Александра Невского – небесного покровителя покойного царя. Его прошение было удовлетворено: сооружение храма началось в 1881 году на личные средства купца. Так появилась в Колывани церковь во имя Святого Александра Невского.



*Колывань. Церковь во имя Святого Александра Невского*

Бурное развитие этих населённых пунктов приостановилось в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали, которая обошла их стороной, но способствовала рождению города Новониколаевска – будущего Новосибирска. Рождению и стремительному росту Новосибирск обязан своим расположением на пересечении транспортных путей на Иркутск и в Монголию.



*Город Новониколаевск. Снимок сделан с самолёта в 1911 г.*

*Бурное развитие этих населённых пунктов приостановилось в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали, которая обошла их стороной, но способствовала рождению города Новониколаевска – будущего Новосибирска.*

После вхождения земель Южного Алтая в состав Российской империи началось интенсивное освоение этого направления. В 1893 году Комитет Сибирской железной дороги выделил на эти цели сорок пять тысяч рублей, ещё тридцать пять тысяч – добровольные пожертвования бийских купцов, которых побудила к этому коммерческая заинтересованность.

Говоря о дорогах Сибири, невозможно не сказать о Чуйском тракте, который сегодня проходит по Новосибирской области, Алтайскому краю и территории Республики Алтай. Но исторический Чуйский тракт был значительно короче: от Бийска до границы с Монголией.



В древние времена Чуйский тракт представлял собой вьючную тропу, которой пользовались торговцы и воины. После вхождения земель Южного Алтая в состав Российской империи началось интенсивное освоение этого направления. В 1893 году Комитет Сибирской железной дороги выделил на эти цели сорок пять тысяч рублей, ещё тридцать пять тысяч – добровольные пожертвования бийских купцов, которых побудила к этому коммерческая заинтересованность. После многочисленных дебатов летом 1901 года под руководством инженера И. И. Билия началось строительство Чуйского тракта.

В 1902–1903 годах вьючная тропа была переоборудована в колёсную дорогу, пригодную для небольших подвод и таратаек. В некоторых местах для облегчения обходов были установлены паромные переправы. В результате освоения Чуйского тракта оборот местных купцов вырос с пятисот тысяч до трёх миллионов рублей.

С началом строительства Транссиба, а особенно после ввода его в эксплуатацию, дорожное дело в Сибири переживает стадию упадка. Как отмечал в своем отчёте один из первых инженеров-дорожников, «сибирские дороги почти на 100 % могут быть приравнены к полевым». Просёлки по своему состоянию фактически представляли лишь «направления». Ездить по ним можно было только зимой и летом. Весной и осенью – распутица. После того как была задействована Транссибирская магистраль, даже Сибирский тракт стал утрачивать свое значение как единственный путь, связывающий европейскую часть страны с Сибирью. Железная дорога была намного эффективнее, быстрее, комфортабельнее тележной колеи, которая гордо именовалась Сибирским трактом.

Одновременно с падением значимости уменьшилось и государственное финансирование содержания Сибирского тракта. Несмотря на значительную его протяжённость (две тысячи восемьсот тридцать три километра), на бывшую «главную» дорогу из бюджета страны отпускалось средств немногим более трети потребности. Работы заключались в основном в текущем ремонте мостов, где наблюдалось наиболее интенсивное движение. Крупнейшая магистраль стремительно превращалась в заурядную «грунтовку».

Несколько лучше дела обстояли на Чуйском тракте. Возможности Транссиба не распространялись на монгольское направление, а после нескольких лет застоя к началу двадцатых годов в торговле с Монголией наметилось некоторое оживление: дорогу в качестве транзитного пути приходилось поддерживать. Целый ряд ограждений были разрушены, проходящие экипажи рисковали свалиться с крутых откосов в горную реку.

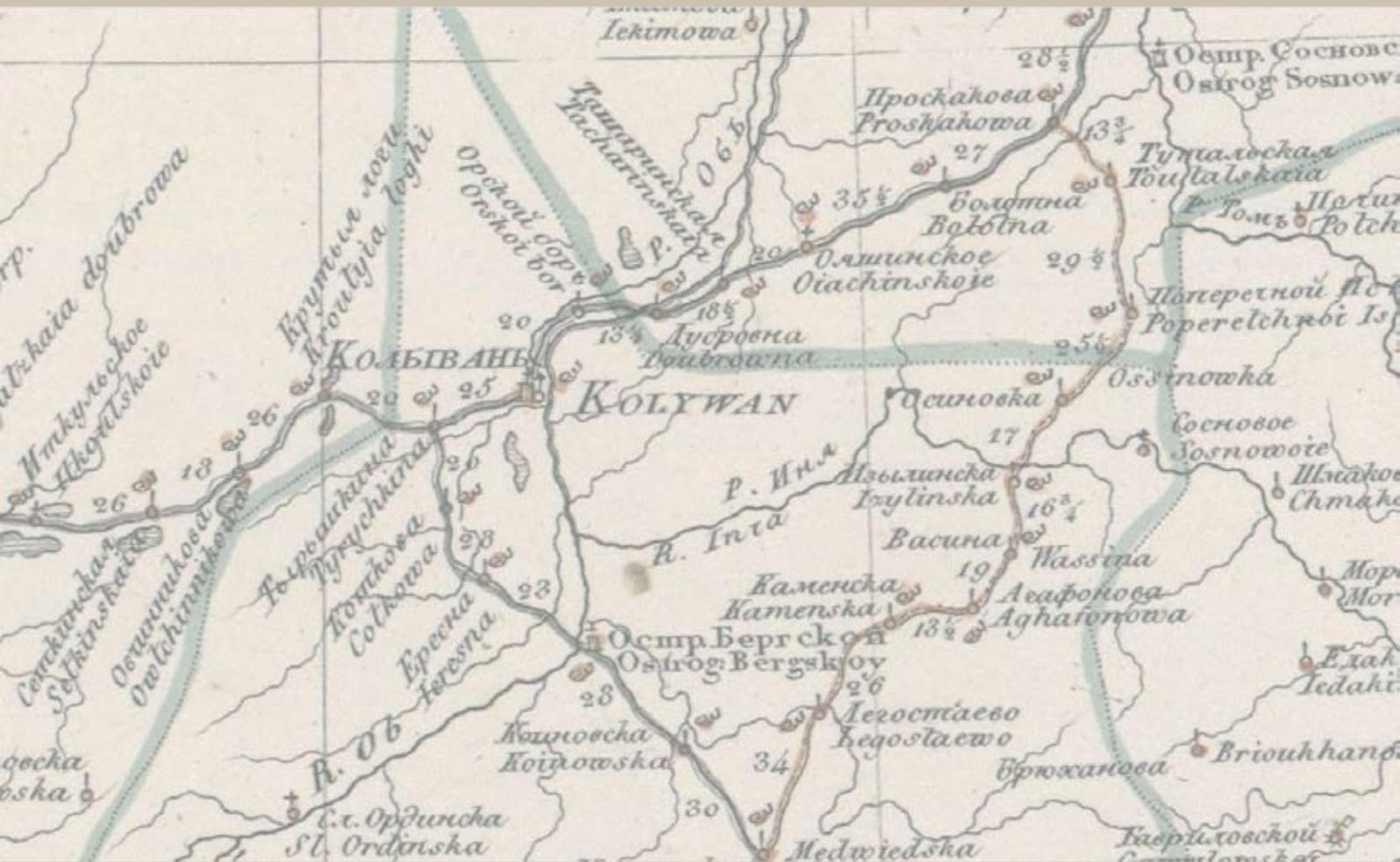
Движение было не только затруднительным, но и опасным. Восстановительные работы были сосредоточены, главным образом, в гористой части тракта, где дорожное полотно было чрезвычайно узким и равнинная часть чередовалась с крутыми подъёмами.

*Одновременно с падением значимости уменьшилось и государственное финансирование содержания Сибирского тракта. Несмотря на значительную его протяжённость (две тысячи восемьсот тридцать три километра), на бывшую «главную» дорогу из бюджета страны отпускалось средств немногим более трети потребности.*





# ВПЕРЁД В XX ВЕК!





---

## ВПЕРЁД В XX ВЕК!

*Некоторые играли роль подъездных путей к Транссибирской магистрали и имели большое значение для хозяйственной жизни края. К этой же категории относились и дороги, построенные в таёжных, болотистых и труднопроходимых местностях Западной и Восточной Сибири – там, где строительство вызывало особые трудности и требовало государственной поддержки.*

Стремительно шагал по миру технический прогресс. Функцию Сибирского тракта успешно выполнял Транссиб, по-прежнему активно использовались водные пути, но росла необходимость в грузовых и пассажирских перевозках к местам, удалённым от речных русел и железнодорожного полотна. В основном для этих целей использовался гужевой транспорт, и хотя в городах уже появились автомобили, главным средством передвижения оставался извоз. Однако имеющихся подъездных колёсных путей к Транссибу явно не хватало.

Начало двадцатого века отмечено не столько активным строительством дорожной сети, сколько повышением запроса на неё. Относительно высокой пропускной способностью обладали «главные», в нынешнем понимании, «федеральные» дороги. К «главным» относились тракты: Московский (три тысячи километров), Якутский (Иркутск–Верхоленск–Жигалово–четыреста километров), Томско–Семипалатинский (семьсот километров), Омск–ст. Алтайская (через Семипалатинск – около полутора тысяч километров). Общая протяжённость государственных безрельсовых дорог в дореволюционной Сибири к 1917 году составляла почти десять тысяч километров.

Внешнеторговые тракты связывали Сибирь с зарубежными государствами: Чуйский тракт (Бийск–Кобдо, через Кош–Агач), Бухтарминский тракт (Усть–Каменогорск–ст. Бухтарминская–Кобдо), Тункинский тракт (Култук–Монды). Кроме того, существовали тракты: Верхнеудинск–Кяхта, Петровский Завод–Кяхта, Мысовая–Кяхта, строился Усинский тракт.

Внутренние тракты служили для перевозок в пределах одной губернии или области. Таких трактов в дореволюционной Сибири насчитывалось около восьмидесяти общей протяжённостью около шести тысяч километров. К этой группе относились и, так называемые, переселенческие грунтовые дороги, построенные при содействии и за счёт средств Переселенческого управления.

Некоторые играли роль подъездных путей к Транссибирской магистрали и имели большое значение для хозяйственной жизни края. К этой же категории относились и дороги, построенные в таёжных, болотистых и труднопроходимых местностях Западной и Восточной Сибири – там, где строительство вызывало особые трудности и требовало государственной поддержки.

Просёлочные дороги прокладывались самим населением, исходя из внутренних хозяйственных потребностей данной местности, их количество и

протяжённость не поддаются точному учёту. Достоверно можно сказать, что их число возрастало одновременно с экономическим развитием Сибири.



*Типичная просёлочная дорога в Сибири*

Позднее, уже в советское время, была введена иная система классификации трактов и колёсных дорог. Главные тракты были названы трактами государственного значения 1-го и 2-го разрядов. Это были тракты и широкие грунтовые дороги с дренажными канавами по обеим сторонам, с прочными деревянными мостами через ручьи и реки, с паромами на водных переправах. Протяжённость таких дорог оценивалась в три с половиной–четыре тысячи километров.

Даже главные сибирские дороги в основном представляли собой просто утрамбованное земляное полотно, которое в весенне–осеннюю пору превращалось в зыбкую жижу, и только зимой и летом эти дороги находились в более или менее проезжем состоянии. За военные и революционные годы и это несовершенное дорожное покрытие почти полностью разрушилось: ни качественного ремонта, ни тем более какой–либо модернизации не производилось, поэтому дороги годились только для гужевого транспорта.

Дороги местного значения, связывающие населённые пункты, находились в ещё более плачевном состоянии. Твёрдое полотно большей частью отсутствовало, а проезжая часть представляла собой непрерывную глубокую колею. Более девяноста девяти процентов всех дорог Сибири к началу двадцатых годов не имели гравийного покрытия.

*Дороги местного значения, связывающие населённые пункты, находились в ещё более плачевном состоянии. Твёрдое полотно большей частью отсутствовало, а проезжая часть представляла собой непрерывную глубокую колею. Более девяноста девяти процентов всех дорог Сибири к началу двадцатых годов не имели гравийного покрытия.*

Состояние дорог местного значения к 1922 году, как и дорог государственных, можно охарактеризовать весьма краткой формулой — они были непроезжи или малопроезжи.

Общий подъем экономической жизни, начавшийся в 1922 году, отразился и на местных дорогах, но в размерах крайне недостаточных.

Этот подъем шел в двух направлениях — с одной стороны — стихийно, усилиями самого населения, начался частичный ремонт районных (волостных), а иногда губернских и уездных дорог. Этот ремонт производился от случая к случаю, главным образом в виде постройки временных мостов, или же в виде заделки вопиющих выбоин полотна, где вязли и лошади и люди.

*Из книги «Государственные колёсные дороги Сибири» издания 1925 г.*

Как следствие убогого состояния дорог использование ресурсов автомобильного и гужевого транспорта было лишь частичным. Две основные дороги, ведущие в Новосибирск, – Сталинская (Новокузнецкая) и Бердская, имели грузонапряжённость всего двадцать пять–сто тысяч тонн в год соответственно. Первая цифра соответствует проезду примерно трёх современных грузовиков в сутки, вторая – не дотягивает до одного.

А вот как описано состояние дорог местного значения в книге «История промышленности Новосибирска». – Т. 2. – Новосибирск, 2004: «Можно ли считать дорогу Новосибирск–Бердск первой для нашего города? Пожалуй, нет, ведь на самом деле она представляла собой обычную грунтовую колею – «направление», почти непреодолимое в дождливую погоду. Трудно всерьёз говорить о загородных трассах, если даже в самом Новосибирске из двухсот восьмидесяти двух километров городских улиц, мощённых камнем, было всего три километра – меньше девяти процентов. И это в главном городе Сибирского края. Из трёхсот двадцати километров дорог Новосибирского сельского района триста три километра находились, как тогда говорили, в естественно–грунтовом состоянии. На Новосибирске, торговом и транспортном центре, отсутствие дорог сказывалось особенно тяжело».

Как следствие убогого состояния дорог использование ресурсов автомобильного и гужевого транспорта было лишь частичным. Две основные дороги, ведущие в Новосибирск, – Сталинская (Новокузнецкая) и Бердская, имели грузонапряжённость всего двадцать пять–сто тысяч тонн в год соответственно. Первая цифра соответствует проезду примерно трёх современных грузовиков в сутки, вторая – не дотягивает до одного.

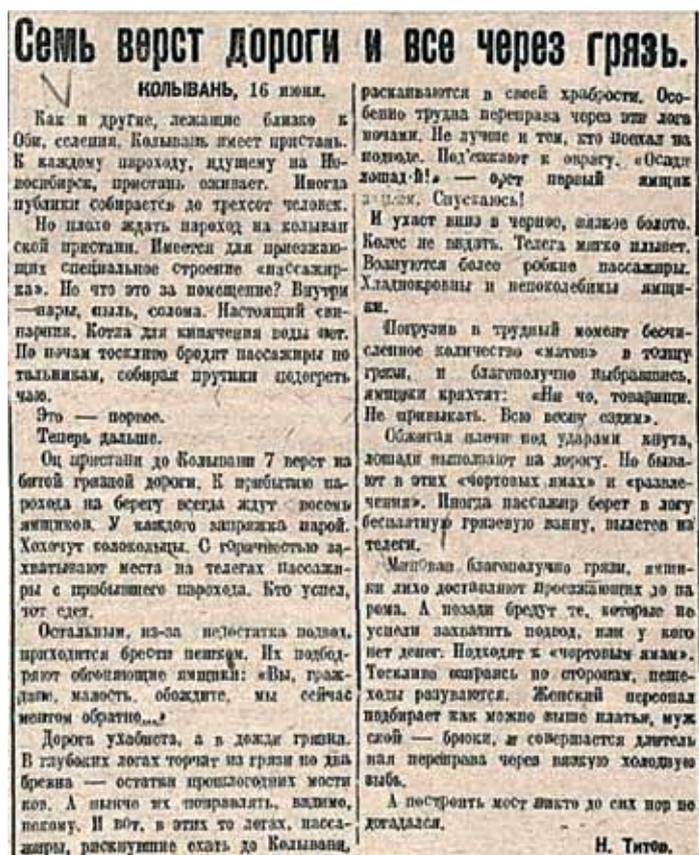


Новосибирск, мост через р. Каменка, 1925 г.

Ограниченные возможности «грунтовок» тормозили развитие промышленности. Невозможно было наладить и регулярную систему обмена сельскохозяйственных продуктов, которые тогда были главным источником доходов Сибирского края, на продукцию промышленного производства из

индустриальных регионов. Оставляла желать лучшего и ситуация с пассажирскими перевозками. Вот как образно описывает состояние дороги в Колывани, одном из старейших селений Сибирского края, газета «Советская Сибирь»: «Как и другие, лежащие близко к Оби, селения, Колывань имеет пристань. К каждому пароходу, идущему из Новосибирска, пристань оживает. Иногда публики собирается до трёхсот человек... От пристани до Колывани семь вёрст по разбитой грязной дороге. К прибытию парохода на берегу всегда ждут восемь ямщиков. С горячностью захватывают места на телегах пассажиры с прибывшего парохода. Кто успел, тот едет... Дорога ухабиста, а в дожди грязна. В глубоких логах торчат из грязи по два бревна – остатки прошлогодних мостиков. А нынче их поправлять, видимо, некому. И вот в этих логах пассажиры, рискнувшие ехать до Колывани, раскаиваются в своей храбрости. Особенно трудна переправа через эти лога ночами. Подъезжают к оврагу. «Осади лошадей! – орёт первый ямщик задним, – «спускаюсь!» И ухает в чёрное вязкое болото. Колёс не видать. Телега мягко плывёт».

К решению дорожных проблем всерьёз приступили в двадцатые годы прошлого века. Разруха была по всей стране, и это делало задачу общегосударственной.



К решению дорожных проблем всерьёз приступили в двадцатые годы прошлого века. Разруха была по всей стране, и это делало задачу общегосударственной.

Газета «Советская Сибирь», 1925 г.