

Бабиновская

(Верхотурская государева)

дорога – 400 лет



Информационно-библиографический буклет

Североуральск, 2017

К 400-летию Бабиновской дороги

Все облака над ней,
все облака...

В пыли веков мгновены и незримы,
Идут по ней, как прежде, пилигримы,
и машет им прощальная рука.

Навстречу им июльские деньки
Идут в нетленной синенькой рубашке,
По сторонам - качаются ромашки,
И зной звенит во все свои звонки,
И тень зовут росистые леса...

Как царь любил богатые чертоги,
Так полюбил я древние дороги

И голубые
вечности глаза!

Николай Рубцов

Каждое время имеет свои приметы, а каждое явление – независимо от воли людей проходит ряд закономерных этапов: от возникновения к развитию и его высшей точке, затем забвению. Такая участь постигла и Верхотурскую государеву дорогу. В 2017 году исполняется 420 лет со дня окончания строительства Бабиновской дороги.

Верхотурская государева дорога (Бабиновская) – это участок пути от Соликамска (Пермский край) до верховья

реки Туры была построена в 1595-1597 крестьянином Артемием Софроновичем Бабиновым.

После легендарного похода Ермака и успешного освоения новых земель, Сибирь вошла в состав Русского государства. России требовалось быстрое сообщение с новыми восточными землями. Сибирь же нуждалась в предметах первой необходимости: при отсутствии в ней земледелия и других видов промышленности, Россия должна была снабжать свою новую колонию хлебом, солью и боевыми припасами, столь нужными в недавно покоренном крае. Все это требовалось доставлять без промедления, крайняя нужда в лучшем и кратчайшем пути чувствовалась слишком остро. Русским людям были известны и другие дороги в Сибирь, но среди них не было такой, по которой путники и грузы могли бы передвигаться круглый год. Реки были судоходны в периоды весеннего половодья и осенних паводков, но становились недоступны зимой. Перевалы покорялись лыжникам и легким нартам, но были труднопроходимыми летом.

В 1595 году был издан царский указ, призывавший «охочих людей» (добровольцев), способных указать и проложить более короткую и удобную дорогу в зауральские колонии. На призыв царя Федора Иоанновича «вызвался указать новый путь» крестьянин Артемий Бабинов, уроженец села Верх – Усолка Соликамского уезда. Ему было известно, что сибирские вогулы приходят из-за гор совершать древние религиозные обряды в пещеру на реке Чаньва. По рассказам старожилов, Артемий Бабинов, рискуя жизнью, тайно

увязался за вогулами, шел за ними, чтобы не потерять тропу, заламывал ветки деревьев. По другой версии, охотники-вогулы сами указали наиболее удобные проходы через уральские урманы. Ружье, топор, котомка со скудной провизией стали спутниками Бабинова на долгие дни пешего пути. Охотничьи тропы представляли собой своенравно петляющую реку. Чуть заметная тропа то уходила в сторону, то терялась в чаще, то следовала берегом безымянного ручья, то лезла в гору. Счастье, если путнику повезет, и он не угодит в ловчую яму для лосей и оленей. А тут еще таежный гнус одолевает, того гляди на хищного зверя нарвешься, а впереди столько верст по глухой тайге. Вызнал Артемий Бабинов дорогу и в обратный путь. По своим зарубкам и прочим отметинам прошагал до Соликамска, сообщил воеводе, что отыскал короткий и удобный путь на Югру. Через воеводу ему пришел от батюшки-царя наказ: собрать родню, других работников и рубить просеку, мостить гати через болота, устраивать дорогу.

В 1595 году работники под руководством Бабинова с помощью одних топоров, кирок и лопат начали строить дорогу от Соликамска до верховья реки Туры. Прокладчикам пути приходилось валить деревья, корчевать пни, разбирать каменные завалы, ровнять рельеф. Все это в короткие сроки, в тяжелых условиях, когда летом спасенья нет от комаров и капризов уральской природы, зимой — от трескучих морозов. Каждая сажень пути давалась Артемию Софроновичу и его команде с боем...

Всего за два года было построено: через реки, овраги и болота – 37 мостов. Из них – тридцать длинных мостов общей длиной 288 метров, семь поперечных мостов общей длиной 120 метров. Поперечные мосты были построены через речки Усолка, Сурмог, Ик, Чикман, Кырья, Павда, Ляля. Через реки Яйва и Косья мосты построить в то время было невозможно. Переправа через них осуществлялась на лодках, паромах либо наводились на летний период наплавные мосты. Ежегодно, в начале лета приходилось восстанавливать мосты и гати, рубить, чистить и корчевать лес, добывать и возить песок и камень, что требовало немалых трудов.

Проходит путь, а это 260 верст на всем своем протяжении посуху, пересекает около десятка средних и малых рек и около 30 ручьев и водотоков, местами заболочено, а местами поднимается на возвышенности и перевалы. Начинается дорога в Европе, а заканчивается в Азии. Тракт пересекает границу Европа – Азия между горами Павдинский Камень на севере и Лялинский Камень на юге на высоте около 640 метров над уровнем океана и на востоке на протяжении четырех километров понижается на 400 метров, т. е. имеет значительный уклон. Для ямщиков, едущих с востока, езда была нелегким испытанием. В целом, дорога имеет такой ровный рельеф, что, кажется, будто ее прокладывали опытейшие топографы с использованием самых современных приборов.

В конце 1597 года дорога была построена, новый тракт нарекли «Сибирской Верхотурской дорогой», но

официальное название не прижилось. Народ назвал дорогу «Бабиновской», в честь отважного русского первопроходца. 11 января 1598 года – исторически зафиксированная дата начала эксплуатации первого сухопутного тракта, ведущая из европейской части Московского царства в Сибирь. С постройкой Бабиновского тракта все прежние дороги через Уральские горы указом царя были закрыты. Ездить по ним разрешалось только по особому разрешению. Царский указ преследовал определенную цель: при наличии одной таможни легче контролировать провоз товаров Сибирь и из Сибири, взимать с них пошлину. Иностранцы стали проявлять повышенный интерес к богатствам Сибири, но при ограничении продвижения и строгого таможенного контроля, препятствовало их проникновению в восточные районы Русского государства.

На протяжении двухсот лет Бабиновская дорога была единственным официальным транссибирским путем, и только с окончанием строительства в 1783 году нового Сибирского тракта от Москвы через Казань – Пермь – Екатеринбург, дорога утратила свое значение и была заброшена.

Библиография:

1. Верхотурский край в истории России. – Екатеринбург, 1997. – 165, [1] с.
2. На государевой дороге: культурно-исторические очерки / Ю. Горбунов, Ю. Шинкаренко, А. Новоселов, С. Елисеев. – Екатеринбург: Сократ, 2006. – 304с.: ил.
3. Нечаева, М. Ю. Очерки истории Верхотурья: пособие для учащихся основной школы / М. Ю. Нечаева, В. А. Шкерин. – Екатеринбург: Изд-во Дома учителя, 1998. – 80 с.
4. Рундквист, Н. А. Свердловская область: иллюстрированная краеведческая энциклопедия / Н. А. Рундквист, О. В. Задорина. – Екатеринбург: Квист, 2009. – 456 с.: ил.
5. Бабинов, Н. Бабиновская дорога: прошлое и настоящее / Н. Бабинов, А. Падерин // Урал. – 2000. – № 2. – С. 138-146.
6. Бабинов, Н. Сибирской дороги вож / Н. Бабинов, А. Падерин // Урал. – 1996. – №9. – С. 161-167.
7. Шукшаев, А. Из истории Зауралья: записки горного егеря / А. Шукшаев // Уральский следопыт. – 2003. – № 3. – С. 33-38.

Буклет подготовила:

Главный библиотекарь отдела краеведения Центральной
городской библиотеки им. А.Н. Арцибашева И. И.
Акишина