Как «гулял» Московский тракт

Из истории родного края

(Окончание. Начало в № 147).

ОСОБОЕ внимание Кунгурской дороге уделил сподвижник Петра I комендир Уральских и Сибирских заводов В. Н. Татищев. В 1720 году он ходатайствовал перед правительством об открытии новой дороги на Ирбит из Кунгуда через Уткинскую слободу и Уктусский завод, по которой тогда уже многие из купечества проезжали тайком.

В 1721 году В. Н. Татищев посетил Уткинскую пристань. Посещение не было случайным. Сюда доставляли продукцию Уктусского завода для сплава. Пушки, мортиры и ядра везли по дороге, проходящей через Аятскую слободу, — путь неближний.

Посетив Уткинскую пристань, В. Н. Татищев открыл новую дорогу от Чусовской слободы через деревню Крылосово на Уктус. Это был один из проторенных издавна путей по которому в летнее время крались беглые из Сибири. От деревни Крылосовой дорога прошла по левому берегу реки Чусовой. После переправы близ селения Верхний Уктус она выходила на дорогу, ведущую с Полевского рудника к Уктусскому заводу.

Новый путь был расчищен и, где требовалось, вымощен. В том же году на новой дороге была основана деревня Подволошная крестьянами, переселенными из Кунгурского уезда. Деревня приютилась на левом берегу речки Четаевская Шайтанка, близ впадения ее в Чусовую. Подволошная стала местом приюта проезжающих.

Открытие дороги сократило расстояние от Уктусского завода до пристани. Значительно возросла роль этой дороги в период строительства нового завода на Исети — Екатеринбургского. В конце 1722 года на Урал прибыл генерал-майор В. И. Геннин, назначенный Петром главным командиром Уральских и Сибирских заводов. Ознакомившись с проектом В. Н. Татищева по строительству нового горного завода на реке Исети, Геннин сразу же приступил к его осуществлению.

На строительство завода пригнали тобольских солдат, крестьян и мастеров с уральских заводов и деревень, а также колодников. Перед горным правлением встал вопрос о снабжении продовольствием людей, занятых «на строении завода». Дорога через Верхотурье была очень длинна, неудобна. Поэтому хлебные обозы из Кунгура, столь важного на расстоянии двухсот с небольшим верст от Исети, направлялись по новой дороге, проходившей по глухим, безлюдным местам. Лишь селение Суксунское и Бисерть были пристанищем на пути от Кунгура до Уткинской слободы. Да и путь от Кунгура через Уткинскую слободу к Уктусу был дальним. Караваны подвод, двигавшиеся с малой скоростью, преодолевали это расстояние за несколько недель. Между тем объем поставок хлеба, фуража и других припасов непрерывно возрастал.

Это обстоятельство побудило В. И. Геннина основать некоторые селения на Кунгурской дороге одновременно сократить ее протяженность. В 1723 году по его распоряжению из Кунгурского уезда было переселено несколько крестьянских семей на урочище под названием Гробово Поле. Деревенька того же названия приютилась на левом берегу реки Утки.

С постройкой деревни было изменено направление дороги. Она прошла от Бисертской слободы через деревню Гробово Поле прямо на Подволошную, минуя Уткинскую слободу. Сокращение пути имело важное значение. Район стройки нуждался в огромном подвозе предметов первой необходимости: хлеба, соли, припасов, фуража.

Е КАТЕРИНБУРГ был построен городом-крепостью. Для защиты от набегов башкир завод и поселок при нем обнесли палисадом, за которым шел вал и глубокий ров. У крепости было шесть бастионов и четыре полубастиона. В городе было двое ворот. В западном бастионе находились главные ворота, называемые московскими, поскольку от них шла дорога в сторону Москвы. Летом 1726 года был оформлен своеобразный «парадный въезд» в город: московские крепостные ворота отделали «архитектурою по эмблемам» и затем покрасили.

От Московских ворот дорога шла к Уктусскому заводу и далее через деревни Подволошную и Гробово Поле к Кунгуру. По этой же дороге везли продукцию Екатеринбургского завода к Уткинской пристани повозачивая от Подволошной к деревне Крылосовой. От этих же ворот дорога вела к Верх-Исетскому заводу, отстоявшему от Екатеринбурга на две с половиной версты выше по реке.

В конце 1734 года на Урал приехал назначенный главным командиром Уральских и Сибирских заводов В. Н. Татищев. В первые же дни пребывания на уральской земле он написал своему советнику А. Ф. Хрущеву, что «здешняя худоба дороги дает причину о дорогах писать». Еще в прежнюю бытность Татищев велел прорубить дорогу от Красных ворот к Подволошной, но это не было сделано, несмотря на то, что «Билимбаевский приказчик сыскал дорогу от их заводов гораздо ближе прежней на 20 верст..»

А. Ф. Хрущев выполнил указание В. Н. Татищева, послал смышленого межевщика-геодезиста Куроедова, который составил чертеж дороги. Оказалось, что расстояние от Екатеринбурга до Уткинской пристани составило всего 70 верст, тогда как дорога через Уктус и Подволошную была протяженностью 90 верст.

Строительство новой дороги выпало на долю крестьян, приписанных к частным и казенным заводам. Насильственная приписка государственных крестьян к заводам и принуждение отрабатывать подушную подать давали возможность казне и заводовладельцам использовать крестьян на любой работе. Приписных же крестьян горное правление мобилизовало и на строительство новой дороги. Причем крестьяне выполняли эту работу сверх подушного оклада по очень низкой «плакатной» плате.

Прокладка трассы на участке Билимбаевской дачи до границы владений Демидова производилась собственными крепостными людьми Строганова, так как барон не имел приписных крестьян. Можно предположить, что работа по строительству дороги была возложена на заводских работных людей и крестьян, пригнанных из пермских вотчин Строганова.

Участок дороги протяженностью в 19 верст, проходящий по территории дачи Шайтанского завода, прокладывали приписные крестьяне сел Алтыновского и Богородского Кунгурского уезда.

От границы Шайтанской дачи до Верх-Исетского завода рубили просеку, строили мосты, выстилали стлани на болотах крестьяне села Таватуй приписанные к Верх-Исетскому заводу и Арамильской, Белоярской и Верхне-Пышминской слобод, приписанные к Екатеринбургскому заводу.

Со строительством дороги от Билимбаевского до Верх-Исетского завода связано появление населенных пунктов на этом участке. С переносом движения на новую трассу дороги потребовалось устроить пристанище для проезжающих. Для содержания почтового дома при речке Талице был переселен с Истока крестьянин Аржанников. В пяти верстах от Шайтанского завода возникла деревня Талица, получившая порядковый номер 14-я ямская станция. По царскому указу при речке Решетке была устроена 15-я ямская станция — деревня Решеты, заселенная рекрутами по набору из мастеровых монетного двора.

В заключение отмечу, что участок Московского тракта от Кунгура до Екатеринбурга получил признание не сразу. Он менял свое направление несколько раз и лишь в 1783 году стал одним из основных трактов России.

Замечу и то, что до 30-х годов XX века тракт проходил не сразу к Красным воротам города, а к Верх-Исетскому заводу. Потом уже поворачивал к городу.

В наше время трасса Московского участка дороги вновь изменила направление. Теперь широкая магистраль тракта проходит мимо нашего города. Это сделано в целях улучшения экологической обстановки.

Юрий ДУНАЕВ,
краевед.