

Оренбургский этапный тракт

Где проходили основные пути-дороги нашей необъятной страны, как складывалось сообщение между разными её частями и даже по каким маршрутам прогоняли заключённых в Сибирь знает димитровградский краевед Феликс Касимов.



Практически все караванные пути из Средней Азии сходились на реке Яик (Урал), в районе нынешнего Оренбурга, и шли дальше по направлению к Самарской Луке. В 922 году здесь прошло посольство из Багдада в Булгары, которое затем двигалось по территории Среднего Заволжья. В дальнейшем этот путь долгое время использовался для торговых и военных сообщений. В русских летописях он именовался Ногайской дорогой, а затем получил новое название – Оренбургская линия. После основания Самары (1586) заволжская дорога стала называться «военно-самарской». Первоначально она практически совпадала с древним караванным путём. После переправы через Черемшан (в районе нынешнего села Никольское) путь проходил вдоль его левого берега до речки Кармала. Затем дорога сворачивала на юг.

После основания Симбирска (1648) и строительства Закамских пограничных линий появились более короткие пути. Один из них шёл от Симбирска через Чердаклы, Матюшкино и Мелекесс.

Новая симбирская дорога и часть старого караванного пути составили своеобразный кольцевой маршрут, по которому осенью 1769 года одна за другой прошли экспедиции известных российских академиков И. Лепёхина и П. Палласа. От Симбирска они, миновав Мелекесс, направились в верховье Черемшана, а затем повернули к Волге и, следуя вдоль её левого

берега, возвратились в Симбирск. Любопытно описание обратной переправы в районе сёл Городище и Никольское, едва не закончившейся трагедией. Приведём слова Лепёхина: «Переправляясь на плоту, были в крайней опасности, ибо намокший плот так глубоко зарылся в воду, что перевозчики стояли уже по пояс; и всё спасение состояло в том, что успели скоро отвязать лошадей и столкнуть их с плота». Происходило это в середине октября, и было весьма холодно.

Злополучная переправа существенно ограничивала возможности приволжской дороги, и она постепенно теряла своё значение, хотя продолжала существовать довольно долгое время.

В частности, в этом месте «через чудесную, хотя и не слишком широкую реку Черемшан», проезжал в начале XIX века юный С. Аксаков. На этот раз всё окончилось благополучно: будущий писатель и его родители благополучно достигли правого берега.

По своему назначению тракты подразделялись на почтовые, торговые, скотопрогонные и этапные. Последние использовались для передвижения войск и арестантских партий. Как правило, этапные тракты совпадали с почтовыми. Обычные перегоны для лошадей составляли 20-30 вёрст, что определяло расстояние между сёлами.

Такое же расстояние должны были проходить за один день арестантские партии. При обычном режиме движения заключённые шли два дня подряд, потом один день отдыхали в сельской тюрьме. Собственно, «этапом» назывался и пункт для ночлега (пересыльная тюрьма), и расстояние между этими пунктами, и сама арестантская партия вместе с конвоем.

Для обычных чиновников или простых обывателей дорожные встречи с заключёнными были весьма обычным делом. Известный русский дипломат А.А. Игнатъев вспоминает о встрече с этапом, который он в детстве видел во время поездки по Сибири. Как пишет автор, мимо их кареты двигалась «партия арестантов, человек в двести, под охраной нескольких конвойных при шашках и револьверах. Сзади несколько телег, на которых сидят женщины, сопровождающие мужей в ссылку. К ночи партия должна добраться до станции, где ждёт её покосившаяся чёрная этапная тюрьма».

Далее он отмечает, что все ссыльные были «в серых халатах, с наполовину обритыми головами. Часть шла в кандалах, с бубновыми тузами на спинах. Тузы были разных цветов: красные – убийцы, жёлтые – воры.

Путь в несколько тысяч вёрст заключённые шли пешком, при этом каждый из них был закован в кандалы и, кроме того, вместе с десятком других прикован к длинному металлическому пруту. На тюремном жаргоне этот прут назывался канатом. Выражение «путешествовать по канату» означало идти в сибирскую ссылку. Один из участников декабрьского восстания 1825 года В.П. Колесников, пройдя это тяжелейшее испытание, опубликовал книгу о своих бедствиях. Вот как он описывает начало

долгого пути: «Меня заковали вместе с другом Дружининым, его за правую, меня за левую ногу». Затем, как пишет автор, офицер надел заключённым наручники и замкнул всех на прут. Потом был расставлен конвой (два охранника находились спереди, двое сзади и по одному с боков), и партия единым скованным строем двинулась в дальнюю дорогу. Обращение с арестантами было крайне жестоким, их наказывали за малейшую провинность, а наиболее опасным вырывали ноздри. Необходимость этого объясняли так: «Когда случится таким сбежать, чтобы везде утаиться было не можно и для лучшей поимки были знатны». Несмотря на все меры предосторожности, заключённым иногда удавалось бежать и скрыться от преследования. Днём они прятались в лесах, а по ночам осторожно шли тем же самым трактом в противоположном направлении, пробираясь на Урал, в Поволжье и другие глухие места. В деревнях знали об этих людях и по очереди выставляли для них еду. Отголоски тех далёких времён сохранились и в наших краях.

Старожилы Новой Майны ещё помнят рассказы своих родителей о местных «волчках». Так называли здесь беглых каторжников, которые, как дикие звери, ходили только по ночам и избегали встреч с крестьянами. В Среднем Поволжье основная масса ссыльных шла по Московскому этапному тракту через Владимир и Арзамас к Симбирску, где заключённых сортировали: одни партии направляли в Казань, другие – в Самару.

Самарский этапный тракт, который одновременно был почтовым и торговым, шёл от Симбирска по правому берегу Волги через Сенгилей, Новодевичье, Мазу, Усолье к переправе у Самары и далее к Оренбургу. Напомним, что Оренбург был основан в 1735 году, а первая каторжная пересыльная тюрьма в Самаре была построена при губернаторстве Татищева, т.е. не позднее 1741 г. Очевидно, именно в это время здесь прошли первые партии заключённых.

Вскоре оказалось, что правобережный маршрут очень ненадёжен из-за плохих дорог, особенно в районе Сенгилеевских гор и Самарской луки. Дорожные трудности заставили почтовое ведомство провести по левому берегу ещё одну дорогу, назвав её Оренбургским этапным трактом. После переправы через Волгу заключённые попадали в слободу Часовня и шли дальше через Чердаклы, Бряндино, Русский Мелекесс, Новую Майну, Филипповку (в этих сёлах были этапные тюрьмы) и далее к Самаре и Оренбургу.

Будущий Димитровград, расположенный между Русским Мелекессом и Новой Майной, был в то время небольшой деревушкой, в которой ссыльные на ночлег не останавливались.

В то время в Среднем Заволжье уже существовали почтовые тракты. Одним из них была «Большая дорога из Симбирска в Уфу», построенная во второй половине XVIII века. На первых 100 километрах Оренбургский этапный и Уфимский почтовые тракты совпадали и расходились только около Новой Майны. Из архивных документов известно, что это село было

основано после 1780 года, хотя соседние сёла существовали значительно раньше и отмечены, например, в переписных книгах 1762 года.

Заметим также, что расстояние от Русского Мелекесса до Новой Майны составляет 25 км, то есть в точности соответствует одному пересыльному этапу. Возможно, что возникновение Новой Майны как раз и было связано с началом строительства нового Оренбургского этапного тракта, который, скорее всего, начал действовать в самом конце XVIII века.

Другой причиной для проведения заволжского этапного пути из Симбирска в Самару могли послужить пугачёвские события 1773–75 годов, которые затронули практически всё Среднее Заволжье. После подавления восстания каратели сожгли Бригадировку, Старый Сантимир, Лебяжье, Старую Бесовку и другие местные селения.

От старожилков из деревни Аврали можно услышать рассказ о том, как царские солдаты приказали крестьянам выкопать в поле большую округлую яму диаметром метров 40 и глубиной до 3-х метров. В эту земляную яму-тюрьму загнали всех жителей и по очереди допрашивали, выявляя главных зачинщиков беспорядков: одних отправляли на виселицу, других – на каторгу, третьих – наказывали кнутом. По словам стариков это место находится около нынешнего сельского кладбища. За прошедшие 200 с лишним лет края бывшей тюрьмы осыпались и глубина уменьшилась.

Весной яма заполняется талой водой, превращаясь в небольшое озеро, и зарастает осокой. Основания для такой легенды, безусловно, имеются. Ведь именно в деревне Аврали и соседних селениях проводились массовые казни и наказания крестьян.

«За сообщение самоохотно в злодейскую толпу и за вооружение против её императорского величества войск» – так обосновывались казни, произведённые в Авралях, Якушке, Салаване, Тюгальбуге, Малыкле и многих других местных поселениях.

В Оренбурге, не слишком отдалённом от столицы, отбывали ссылку, в основном, известные люди. Для большинства других это был всего лишь перевалочный пункт, из которого ссыльных отправляли на каторжные работы в Сибирь. Десять лет (1849–58) провёл в оренбургской ссылке поэт А.Н. Плещеев. В 1833–35 годах отбывал там срок автор известных романсов, композитор А.А. Алябьев (помните, «Соловей мой, соловей?»), сосланный за убийство партнёра по карточной игре. С ним мог встретиться А.С. Пушкин, который осенью 1833 года провёл в Оренбурге три дня. Однако если такая встреча и состоялась, нам ничего о ней не известно.

Опубликовано: №4(55)-2008

Редакция журнала «Мономах»

