

Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного образования
центр развития творчества детей и юношества
городского поселения «Рабочий посёлок Чегдомын»
Верхнебуреинского района Хабаровского края

Научно-практическая конференция:
Секция: «Краеведение»

Тема: «Изыскание и строительство «Царской дороги»»

Работу выполнила
ученица 7 класса,
обучающаяся в объединении
«Искатель» ЦРТДиЮ
Битько Вероника
Руководитель
Лозовик В.М.

План.

Введение

I. Основная часть.

1. С чего начиналось?
2. Изыскательские работы «Николаевского тракта».
3. Строительство «Царской дороги».
4. Значение дороги.

Заключение.

Введение.

Ученики МБОУ СОШ №2 несколько раз были в туристическом походе в северо-западной части Буреинского заповедника. Первая остановка была в домике на берегу реки Ниман. Привлекла внимание ровная полоска деревьев, которая отличалась по цвету и высоте, она пересекала тайгу и долину ровной линией. Наши догадки развеял М.Ф. Бисеров. Рассказав, что в этой части заповедника проходит «Царская дорога». Была организована экскурсия от реки Ниман через ручей Медвежий к кордону Буреинского заповедника по «Царской дороге». На том участке дорога не заросла, так как сделана на столетия, вдоль дороги слева были 2 дольмена, а также слева и справа нашли остатки зимовий. Через ручей Медвежий был мост, огромные брёвна были скреплены кованными скобами и гвоздями, но он под давлением времени просел, деформировался. За столетия дорога обросла событиями, оставив свой след в истории Хабаровского края и сыграла большую роль в судьбах многих людей,

"Эта дорога нанесена на отдельные карты. Так вот появилась цель: узнать, кто проводил изыскания? Кто строил эту дорогу?"

Задачи: 1) организовать поиски материала на эту тему в библиотеке; 2) обращались к Н.Д. Наволочкину с просьбой освещения этого вопроса, в Хабаровский педуниверситет на факультет истории; 3) обращались в Государственный архив Амурской области.

Основная часть.

Н.Д. Наволочкин в ответе указал, что занимался изучением Якутского тракта от Якутска до Охотска, описал его в книге «По особым поручениям». А специально не изучал историю Царской дороги. Но дал нам ценный материал, почему эта дорога называется «царской» или «колесухой», а также указал литературу, где можно взять сведения.

Небольшие сведения получили из письма профессора кафедры Отечественной истории Хабаровского педагогического университета. Ю.Н. Цыпкина. Государственный архив Амурской области сообщил, что в документах госархива Амурской области сведений о царском тракте не имеется.

По территории Верхнебуреинского района протянулась Царская дорога в 30 километрах длиной в северной части по территории заповедника, через район имени Полины Осипенко до Николаевска-на-Амуре, более 100 лет назад тащили на лошадях и верблюдах сквозь дремучую тайгу многотонные детали для золотодобывающих драг. Полотно дороги выравнивалось камнями строго горизонтально, чтобы лошадам было легче тащить тяжеленные повозки. Мало кто помнит, когда начала строиться дорога. Может быть, в каких-нибудь архивах сохранились документы о строительстве, но по рассказам старожилов Софийска и Весёлой горки, которые слышали о дороге от своих дедов и прадедов, начало строительства относится к восьмидесятым годам девятнадцатого века, вдоль нее строились прииски, говорили, что в 1914 году участвовали в строительстве и пленные австрийцы. Вдоль дороги стояли зимовья через каждые двадцать-тридцать километров. Но не везде дорога идёт по твёрдому берегу, встречаются и болота, строителям приходилось мостить гать, из-под мха видны уложенные бревна лиственницы, которые хорошо сохранились.

В книге П.И. Кабанова «Амурский вопрос» Благовещенск.1959 г. описаны события, которые стали отправной точкой в освоении Приамурья. В 1857 году пешеходная поисковая экспедиция под руководством Николая Павловича Аносова открыла целый золоторудный район, золото было найдено от верховьев реки Зеи до побережья Охотского моря. Огромные запасы были обнаружены на реках Бурья, Керби. До 1865 года право на разведку и добычу золота принадлежало исключительно царю и царской семье, по их велению открывалась и велась добыча золота на новых приисках. С 1865 года царское правительство разрешило частное предпринимательство на Дальнем Востоке, что ускорило разведку и промышленное освоение найденных золотоносных площадей, на смену царедворцам пришли купцы и

промышленники. Но для развития золотодобывающей промышленности на Дальнем Востоке не было дорог. Местные жители использовали для сообщения реки и охотничьи тропы. Средствами передвижения служили оморочки и баты, использовались олени и собачьи упряжки. Надо было, иметь дороги, чтобы завезти рабочую силу, инвентарь, продукты питания, строительные материалы. Многие купцы, также как Батулин, Тетюков использовали речной транспорт, но им не могли доставить груз прямо к месту, судоходство заканчивалось стойбищем Керби (сейчас посёлок с именем Полина Осипенко), в сезон навигации груз везли по Амуру, затем по Амгуни, зимой грузы шли выючными тропами. Встал вопрос строительства дороги. Первые дороги в истоках рек Бурея и Керби стали прокладывать только в 1890-1898 году, они были некачественные, быстро выходили из строя. В трудах «Изыскания Николаевского тракта 1911 году» говорится: «Важное значение принадлежит Николаевскому тракту, который должен явиться первым путём, по которому непрерывно в течение всего года будет сообщение между такими крупными торгово-промышленными центрами, как Благовещенск и Николаевск».

Николаевский тракт был необходим для обслуживания в золото-промышленных районах, отсутствие дороги удорожало добычу золота в открытых золоторудных районах. Изыскания на строительство дороги началось летом 1911 года и продолжалось до конца октября. Первые версты изыскатели прошли без труда, поднялись до устья реки Амгунь к устью Керби, по дороге вышли к склону долины реки Керби, в конце сентября искатели вышли к проходу через Кербинский перевал, тропа, по которой шёл обоз обледенела, из 15 лошадей перевал преодолели только 4. Первого октября партия вышла на реку Бурея, помог изыскательной партии управляющий Нимано-Буреинского товарищества Иван Орлов, в результате помощи Орлова работы окончили к 13 октября, рабочие переночевали в районе Умальтинского склада, по Бурею 14 октября направились в Благовещенск. Но на реке Бурея появились ледяные заторы, рабочие прибыли в Благовещенск только 30 октября. После окончания изысканий строительство дороги началось в 1914 году после вмешательства акционеров «Амгуньской компании», которая состояла из знати, а также членов царской семьи. Большую роль в строительстве Николаевской магистрали играла царская семья, в результате чего Николаевский тракт стали называть Царской дорогой».

Начало строительство дороги велось активно первые версты «колесухи», строили каторжане и ссыльные люди, а также в строительстве дороги принимали участие местные купцы и помещики, в 1915 году в

Приамурье были пригнаны первые партии военнопленных австрийцев более 5 тысяч человек. Жили пленные в построенных ими землянках, бараках, их быт был ужасен, изнурительный труд. Невыносимые условия дальневосточной тайги, болезни сократили число строителей, сегодня почти не осталось свидетельств о том, что происходило в те далёкие времена, утрачены и имена строителей, лишь по обочинам дороги изредка можно найти затертые временем могилки строителей.

Одна из таких могил находится в долине реки Керби на территории лагеря «Робинзон». В годы строительства дороги погиб не один человек. Строительство дороги закончили к октябрьскому перевороту 1917 года.

Новая дорога хорошо послужила населению Нижнего Амура и Приамурья, также по этой дороге прошли тысячи беженцев из сожжённого революцией Николаевска-на-Амуре и части красной армии. Беженцы шли в п. Керби (ныне с именем Полины Осипенко), п. Экимчан Амурской области, г. Биробиджан, оставляя за собой свежие могилки, затем дорогу забросили, мосты пришли в негодность, насыпи размыло дождями. Позже закрыли и линию телефонно-телеграфной связи. Сегодня дорога практически не используется. В середине прошлого столетия отдельные участки использовали золотодобывающие артели и геологоразведка. В настоящее время отдельные участки используются лесозаготовительными фирмами.

Заключение.

На основании исследования получили сведения об изыскании Николаевского тракта, о строительстве, значении этой магистрали, в школе имеются предметы с этой дороги, это кованные гвозди от моста через Медвежий ручей, от стен зимовья куски лиственницы, а также кованное крепление, на котором вешали одежду, снаряжение зимовщики, от дольмена кованные лопаты. Отправлен материал в район имени Полины Осипенко село Бриакан Попкову Н.И. для создания экспозиции школьного краеведческого музея.

Литература:

1. Письмо Н.Д. Наволочкина;
2. Письмо профессора Ю.Н. Цыпкина;
3. Газета «Рабочее слово» от 19.06.2014 года «Царская дорога – дорога горя и страданий» страница 7 автор Бахт Мавланов;
4. Бюллетень №28 «Буреинские дали». Заповедник Буреинский 2014 год;
5. Журнал «Дальний Восток» №11-12 2002 год. А. Черкасов «По Царскому тракту».