

## Дорожные войны: битва за Тюмень

«Лучшие в УрФО», «самые безопасные в России» - подобными заголовками пестрят региональные издания, рассказывая о тюменских дорогах. И хотя они по-прежнему далеки от совершенства, многие автомобилисты признают, что сравнение с другими областными центрами часто оказывается в пользу Тюмени. Однако так было далеко не всегда и на протяжении долгих лет отношения тюменцев и дорог нашего города напоминали скорее испытание на прочность – кто кого. Сегодня мы вспомним лишь несколько эпизодов этой многовековой борьбы.

### Головной вопрос

Когда появилась первая тюменская дорога? Вряд ли мы когда-либо получим точный ответ на этот вопрос. Куда проще представить себе внешний облик городских улиц, проезжая часть которых мало изменилась в течение первых двух столетий. Это были обычные грунтовые дороги, превращавшиеся в период дождей в непроезжее месиво. До открытия чудесных свойств асфальтовых пород было ещё далеко, месторождений камня поблизости не наблюдалось, поэтому приходилось использовать то, чего в Сибири всегда было в достатке – лес.

Обычно с бездорожьем боролись, укладывая на полотно дороги фашинник – связки хвороста или прутьев. А в 1819 году деревянными плахами, то есть половинками расколотых вдоль брёвен, была вымощена проезжая часть от Благовещенского собора (на его фундаменте покоится Мост Влюблённых) до входа в Гостиный двор (ныне – сборный пункт облвоенкомата)<sup>1</sup>. Пять лет спустя это начинание было продолжено и древесное покрытие обрели ещё шесть тюменских улиц. Столь активные приготовления были связаны с ожидавшимся приездом императора Александра I, собиравшегося посетить свои сибирские владения.

Молодой амбициозный губернатор Дмитрий Бантыш-Каменский развернул тогда бурную деятельность, пытаясь превратить вверенную ему губернию в образец чистоты и порядка. Казённых средств на всё, как водится, не хватало, поэтому ремонт прохудившихся мостовых возложили на... домовладельцев. В апреле 1825 года Тюменская городская дума издала постановление, согласно которому ответственность за ремонт проезжей части возлагалась на владельцев расположенных поблизости домов.

Одни горожане взялись за дело вполне усердно, так что даже удостоились начальственной похвалы: «особенно трудятся живущие по Архангельской улице<sup>2</sup>, которая... по слабости местоположения подобна Благовещенской<sup>3</sup>, но старанием хозяев, посредством простой сыпи, как-то: щепами и прочим домашним обиходом доведена в порядочное состояние, так что во всякое дождевое время топи на ней не бывает»<sup>4</sup>. Другие же всячески старались увильнуть от хлопотной обязанности, угрожая пожаловаться «высшему начальству», либо соглашаясь потрудиться «с тем, чтоб и прочие исправляли». Внимание губернатора к благоустройству города было столь велико, что, получив донесение городничего о нерадении в этом вопросе городского головы Пенъевского, он добился отстранения его от должности. То был первый и пока что единственный случай, когда глава Тюмени лишился своего места по приказу свыше. И виной тому во многом были плохие тюменские дороги...

### Грязь – герб Тюмени

Император в Сибирь так и не приехал, энергичный губернатор тоже задержался здесь ненадолго и уездный город постепенно вернулся к своему первоначальному состоянию. Пожалуй, наиболее ярко его живописал Ипполит Завалишин, посетивший Тюмень в августе 1861 года. Отмечая чрезмерно развитое самолюбие местного общества, почитавшего свой город едва ли не восьмым чудом света, он резко парировал: «В этом чуде нет решительно ни одной улицы (не исключая и главной), которая б была не только мощена, а хоть выровнена

своим земляным полотном!... пойдёт порядочный дождь дня два-три сряду – тюменские улицы делаются не то что непроходимы, а просто и непроездны! Такой адской грязи – со свечой поискать в нашей матушке России!».

В тяжёлом положении оказывались как пешие, так и конные путники: «Не только телеги тонут в этой чёрной и вязкой жидкости, а экипажи надо вытаскивать не иначе, как парой... деревянные тротуары – страшная дрянь... всюду дыры, доски гнутся, нога проступается, того гляди переломишь». Заключение, вынесенное путешественником относительно нашего города, стало поистине нарицательным: «Грязь – герб Тюмени»<sup>5</sup>.

Публикация путевых заметок Завалишина в 1863 году сопровождалась ремарками местных издателей: «Об устройстве улиц и тротуаров в Тюмени... сделано распоряжение и приводится уже в исполнение». Однако американский путешественник Джордж Кеннан, посетивший наш город летом 1885 года так и не смог обнаружить следов этих благотворных мероприятий. На его глазах проливной дождь превратил «не имеющие стоков улицы города в озёра жидкой грязи, так что выйти из дома было практически невозможно»<sup>6</sup>. Положение было настолько тяжёлым, что сами гласные (то есть депутаты) городской думы сокрушались: «иначе, как в высоких болотных сапогах нельзя перейти через улицу, для чего часто приходится нанимать ради нескольких сажен извозчика»<sup>7</sup>.

В оправдание тюменских властей того времени стоит сказать, что городской бюджет был крайне невелик и расходовался преимущественно на содержание государственных органов власти и лишь в последнюю очередь – на нужды самого города. Потому и принятое в 1890 году постановление Тюменской городской думы вновь предписывало каждому домовладельцу «против дома своего... содержать улицу до половины ширины её в исправности и чистоте, заравнивая образующиеся на ней выбоины». При этом полагалось следить за тем, чтобы средняя часть улицы была выше её краёв и соответствовала единым стандартам.

### **Полкопейки – это сумма!**

Реванш в этом вековом противостоянии горожане смогли взять лишь после открытия в 1885 году железной дороги Екатеринбург-Тюмень. Станция Тюмень была в то время тупиковой, дальнейшая транспортировка вглубь Сибири людей и грузов осуществлялась водным путём. Улица Голицынская (ныне – Первомайская), ранее считавшаяся окраиной, в одночасье приобрела значение стратегической магистрали, соединявшей железнодорожный вокзал и речной порт.

Надо отдать должное тюменским властям, уловившим благоприятное изменение конъюнктуры и поспешившим воспользоваться им на благо родного города. Они предложили правительству проект, согласно которому с грузов, перевозившихся по ж.д. ветке от ст. Тюмень до ст. Тура (она проходила по ул. М. Тореза и была разобрана в 1986 году), взимался особый сбор – полкопейки с пуда. На эти деньги предлагалось вымостить две улицы – Голицынскую и Царскую, по которым везли свои товары купцы, следующие в речпорт со ст. Тюмень и затюменского караван-сарая.

Борьба со столичной бюрократией продолжалась семь лет, но всё же тюменцы одержали победу – во многом благодаря поддержке сенатора князя Григория Голицына, в честь которого и была названа первая замощенная улица. Проект оказался более чем успешным: только за первый год полукопеечный сбор дал свыше 83 тыс. руб., что превышало объём всего городского бюджета! Встревоженное Министерство финансов даже потребовало понизить сбор до 0,25 коп., но тюменцам удалось отстоять свои завоевания.

Но, пожалуй, самое удивительное в этой истории то, что добытые с таким трудом деньги не пропали даром и действительно послужили на пользу города. Некоторое время члены специальной комиссии дискутировали о том, какая именно мостовая нужна Тюмени. Согласно одному проекту предлагалось устроить мостовую из сосновых плашек, обращённых кверху торцами («торцевую»). Другой вариант предусматривал создание каменной мостовой, причём автор настаивал на использовании двух слоёв камня,

перемежавшихся слоем песка – из-за особенностей тюменского грунта. В итоге отцы города пришли к выводу, что из-за отсутствия соответствующей технической базы создать качественную торцевую мостовую не удастся, а потому следует делать каменную; только не двойную, а обычную – в целях экономии.

На объявленный по такому случаю конкурс были представлены проекты трёх подрядчиков: екатеринбургского мещанина, смоленского крестьянина и британского подданного. Победил уральский промышленник Блинов, предложивший наименьшую цену – 6,5 руб. за квадратную сажень (4,5 кв.м.). По ходу дела цена возросла до 7,5 руб., но это обосновывалось применением лучшего камня из Шарташских каменоломен, доставка которого стоила довольно дорого. В течение первого же строительного сезона 1893 года был замощён участок от вокзала до ул. Царской. Затем пришла очередь самой Царской, Спасской (Ленина), Трусовского переулка (Перекопской) и других улиц нашего благословенного города. Тюменская грязь на время отступила...

---

<sup>1</sup> Иваненко А.С. Четыре века Тюмени. Очерки живой истории старинного сибирского города. Тюмень, 2004. С. 80.

<sup>2</sup> С 1940 г. – Урицкого.

<sup>3</sup> С 1917 г. – Республики.

<sup>4</sup> Кубочкин С.Н. «Украшение города» //Кубочкин С.Н. Тычковка, Сарай, Потаскуй...: Из истории тюменских окраин XIX – начала XX вв. Тюмень, 2002. С. 8.

<sup>5</sup> Завалишин И. Путевые заметки (Тобольская губерния) //Лукич. 2000. Ч.1. С. 72-73.

<sup>6</sup> Кеннан Д. Сибирь и ссылка: Путевые заметки (1885-1886 гг.). СПб., 1999. Т. 1. С. 147.

<sup>7</sup> Кубочкин С.Н. «Улицу... назвать Голицынской» //там же. С. 231.