

ГЛАВНЫЙ ПОЧТОВЫЙ ТРАКТ НА КАВКАЗ

Михаил Мироненко

История российского почтового тракта на Кавказ — это «продолжение истории» постепенного продвижения набирающей силы державы в южном и восточном направлениях, в жизненно важные для нее регионы, в которых сотни лет хозяйничали хищные пришельцы, порой сменявшие друг друга в ожесточенной борьбе.

Главный почтовый тракт проходил в нынешнем Красногвардейском районе — через села Привольное, Медвежье (ныне Красногвардейское), Преградное, в Труновском районе — через Безопасное, Донское, в Изобильненском районе — через Московское, в Шпаковском — через хутор Русский и село Старомарьевское. Ставрополь был пунктом, где проезжающие по тракту делали длительные остановки. Далее путь пролегал в Грачевском районе через Базовую Балку, Сергиевское, в Александровском — через Калиновское, Александровское, Сабли, в Минераловодском — через Сухопадское, в Георгиевском — через станцию Александрьевскую и город Георгиевск.

От главного пути были ответвления. От Ставрополя на Петровское, левым берегом Калауса и через Маныч пролегла дорога к Дубовской пристани на Волге. По этому пути двигались купеческие транспорты со строевым лесом и другими грузами.

От главного почтового тракта отходила из Ставрополя и Черноморская дорога. Она пролегла через станции Рождественскую, Новотроицкую, Новоалександ-

Едва ли где еще в мире в конце XVIII века была такая дорога. Улеглось в ней более двух тысяч верст. Начало ее пролегало через болотистые низины Ингерманландии, в сердце которой встал молодой еще Санкт-Петербург, а конечный участок пути соединил, через перевалы и горные теснины, степи Предкавказья с долинами Грузии

ровскую, Темижбекскую, а далее до самой тогдашней границы, вдоль правого нагорного берега реки Кубань, через станции Кавказскую, Казанскую, Тифлисскую, Ладожскую, Усть-Лабинскую и Воронежскую. Этот путь был кратчайшим сообщением Ставрополя с Черноморьем, по ней направлялись воинские команды, назначенные на правый фланг Кавказской линии.

Как торговый путь Черноморский тракт не заслуживал большого внимания, по нему товаров провозилось мало, избыток же от рыбных промыслов и других производств отправлялся в Россию морем или кратчайшей дорогой на Ростов. Почтовые станции Черноморского тракта были небольшие — имели всего по четыре лошади.

Российский почтовый тракт, именуемый в пределах нашего края Большим Черкасским, имел стратегическое значение: двигались войска и военные грузы, осу-

ществлялась связь действующей на Кавказе армии со столицей и Центральной Россией. Почтовое сообщение в пределах нынешнего Ставрополя было открыто в 1804 году. До этого государственной почты в Ставрополе не было. Казенная корреспонденция и посылки переправлялись от случая к случаю в г. Георгиевск, имевший почтовое сообщение с Астраханью. 15 января 1803 года начальник области обратился с просьбой к генерал-почтдиректору, чтобы из Москвы почту отправляли в город Георгиевск через Черкасск-на-Дону, так как путь через Астрахань дает 500 верст кругу, что добавляет целую неделю пути. Через год почтовое сообщение было открыто от Ставрополя до Среднего Егорлыка, а далее по земле Донского казачьего войска до Черкаска.

В 1806 году в городе Георгиевске ставропольский городской голова Илья Волков заключил с Кавказским губернским правлением контракт на два года на содержание силами города почтовой гоньбы от границ Донского войска до Георгиевска. Почтовый тракт в пределах нынешнего Ставропольского края пролегал по трассе: Георгиевск — Александрьевская — Сухопадское — Сабли — Александровское — Калиновское — Сергиевское — Базовый — Старомарьевское — Ставрополь — Русский хутор — Московское — Донское — Безопасное — Преградное — Медвежье — Привольное. По договору на всех этих станциях должно было содержаться

по 16 лошадей, а на Георгиевской — 24.

По новому почтовому тракту следовали и воинские команды, партии арестованных и пленных.

По нему в 1826 году шагали солдаты шести рот Черниговского полка, посланные на Кавказ за выступление в поддержку декабристов. Пройдя из Белой Церкви 1224 версты за семьдесят пять дней, они прибыли в Ставрополь, где были расформированы по частям Кавказского корпуса.

Долго и труден был путь по главному почтовому тракту от Москвы до Ставрополя. Он занимал пятнадцать дней, а от Ставрополя до Тифлиса — еще десять. Только экстра-почта, используя свои особые права, доставляла срочные донесения из Тифлиса в Петербург на четырнадцатые сутки. Фельдъегерские тройки, курьеры мчались по тракту днем и ночью. Станционный смотритель, заслышав издали звон колокольчиков курьерской тройки, обязан был мигом подать уже готовую тройку. Скорость курьерских троек доходила до двадцати верст в час.

Сохранилось много записок путников, рассказывающих о своих впечатлениях о почтовом тракте. Конечно, состояние дороги, несмотря на ее стратегическое назначение, далеко не всегда вызывало у путешественников восторги.

Николай Иванович Пирогов, великий хирург и выдающийся педагог, направляясь на Кавказский фронт с целью

проверки в боевых условиях своего нового открытия — эфирного наркоза — побывал в Ставрополе. Он вспоминал: «От Ставрополя едешь будто сидя в ароматической ванне. Нигде не встретить такие необозримые пространства, как будто бы нарочно засеянные различными породами шалфея, богородицкой травой, соловодым корнем, диким лавендулом...»

В июле 1863 года художник В.В.Верещагин, следуя из Петербурга в Тифлис, писал: «Проезжим зачастую приходится тащиться от станции к станции шагом. Лошади околевают с голоду, телеги еле держатся от ветхости и частой езды и ломаются беспрестанно... Нет ничего несноснее, как проезжать по Ставропольской дороге. Горные ручьи. Летом они высыхают... но весной, вследствие таяния снегов, и осенью от дождей они превращаются в страшные потоки...»

В документе от 2 июля 1875 года, адресованном начальнику Ставропольского почтового управления губернатором, читаем: «Что же касается до тракта Черкасского в той части оно, который находится в пределах Ставропольской губернии, а именно от станции Средне-Егорлыкской до станции Александровской включительно, то с установлением почтово-пассажирского движения по вновь открываемой Ростово-Владикавказской железной дороге за ним... остается значение тракта уездного». И все же вплоть до Октябрьской ре-

волюции на тракте действовали сельские «обывательские» почтовые станции. Они по договору передавались почтосодержателям, которые, получая от государства установленную сумму, обязаны были иметь на станции определенное количество лошадей и обеспечивать доставку почты и перевозить проезжающих. В 1912 году было по Ставропольскому уезду — 18 станций, по Медвеженскому — 38, по Благодарненскому — 39, по Святокрестовскому — 25, по Александровскому — 27, а всего по губернии — 147 почтовых станций.

Роль местных почтовых станций и пунктов со временем все же более и более уменьшалась. В 1894 году началось движение по железнодорожной ветке Минеральные Воды—Кисловодск, а также был открыт прямой рельсовый путь Москва—Кисловодск. Ставрополь получил железнодорожную связь в 1897 году, когда была проложена ветка Кавказская—Ставрополь. В 1916 году была введена ветка Пелагиада—Петровское—Винодельное, в конце 1920-х годов — ветка до Благодарного, а в 1931 году — до Дивного. Молодое поколение наших дней, когда из Ставрополя до Москвы на самолете можно добраться за 2 часа, а в Ростов-на-Дону (351 км) на автобусе через населенные пункты бывшего почтового тракта за 7 часов, с трудом представит путь от Москвы до Ставрополя пушкинских времен...

