Die Babynowskaja-Straße

Autor: Viktor Wladimirowitsch Sokolow – 8.8.2011

Im Jahr 2013 wurde in der Umgebung von Solikamsk ein Denkmal für **Artemij Babinow** errichtet:

http://perevalnext.ru/babinovskaya-doroga/#ixzz4XzbrUd73

Im 13. bis 16. Jahrhundert befand sich am Ufer des Flusses Tyumenka die Hauptstadt des Tyumen-Khanats Chingi-Tura (Chimgi-Tura).

Der Bau der Festung Tjumen wurde am 29. Juli 1586 in der Nähe von Chingi-Tura auf Befehl von Zar Fjodor Iwanowitsch begonnen.

Tjumen war über eine alte Straße zu erreichen, die einst von den Händlern des Khanats Kasan häufig genutzt wurde.

Diese Straße führte durch die Steppen von Ufa, und genau an dieser Stelle wurde 1586 Ufa gegründet, dessen Bau damit begründet wurde, dass *„viele Menschen aus Kazan von dieser Stadt an der Belaja Wolozhka aus nach Sibirien reisen“*.

Nicht umsonst nannten die Russen den Weg über die Kama nach Ufa *„alte Kasaner Straße“* und die Steppe am Oberlauf der Iset *„Feld“*.

Anscheinend handelte es sich um eine sehr alte Karawanenstraße von Buchara zum Bulgarischen Reich, die von arabischen Autoren des frühen Mittelalters erwähnt wird.

Die Moskauer Behörden nutzten diese Straße in der Regel nur in Notfällen: zum Versand von Boten, zur dringenden Entsendung von Truppen usw.

Auf diesem Weg wurden 1594 Truppen aus Kasan nach Tobolsk geschickt, um gegen Kutschum zu kämpfen.

Die Tataren und Baschkiren aus Ufa nutzten diese Straße noch lange Zeit, um mit Pferdewagen in drei Wochen Honig zum Verkauf nach Tjumen zu transportieren.

Dieselbe Straße benutzten auch die Kaufleute aus Buchara, um Waren nach Russland zu transportieren.

Nach der Gründung von Kungura am Fluss Sylva, einem linken Nebenfluss der Kama, im Jahr 1649 verlief die Steppenstraße von dort zum Fluss Biser, einem Nebenfluss der Ufa, und vom Oberlauf

der Biser zum Oberlauf der Tschusowa, wo sich die Straße dann gabelte: nach Nordosten zum Irbit (wo später die in Sibirien berühmten Messen stattfanden) und nach Südwesten zum Oberlauf der Iset, wo bereits 1668 eine Wachstation stand.

Die südwestliche Variante der Straße entsprach in etwa der späteren Richtung der sibirischen Route nach Jekaterinburg.

Die Bedeutung des Kungur-Weges, der Tjumen über Kasan direkt mit Moskau verband, nahm bis zum Ende des 17. Jahrhunderts stark zu. So schrieben die Moskauer Behörden 1695 an den Gouverneur von Werchoturje:

„Nun wurde von Sibirien aus, vorbei an der Werchoturje-Grenzkontrollstelle, eine neue Umgehungsstraße durch die Siedlungen, über Utka und Kungur zum Fluss Kama angelegt, in die russischen Städte, und auf dieser neuen Umgehungsstraße fahren Menschen aller Stände – sibirische Kinder von Bojaren und Dienstleuten, Händler und Ausländer, alle möglichen Menschen, aus Russland mit russischen Waren und aus Sibirien mit sibirischen Waren und mit weichen Waren, auf Sommer- und Winterwegen ununterbrochen.“

Die offizielle Straße war jedoch eine andere, sie hieß Babinowskaja Doroga oder Babinow-Trakt. Genau diese Straße war bis zum Ende des 17. Jahrhunderts die wichtigste und offiziell zugelassene Straße nach Sibirien. Die Stadt Lozvensky wurde zerstört und ihre Einwohner wurden in die neue Stadt Verkhoturye umgesiedelt, die 1598 am Oberlauf der Tura erbaut worden war und zum Haupttor nach Sibirien wurde.

Aber auch auf dieser Hauptlandstraße nach Sibirien mussten die Reisenden *„undurchdringlichen Schlamm und Sümpfe“*, Waldversperrungen und auf dem Gebirgspass oft auch Schneeverwehungen überwinden.

Схема
Бабиновской дороги
Гора Конжаковский Камень
Р. Кама
Р. Лысва
Р. Ледва
Р. Ляля
Р. Чикман
Р. Кыртя
Р. Лавда
Р. Косьва
Р. Усьва
Р. Алтай
Р. Тура
Р. Яйва
Р. Ивдель
Р. Шогдай
Р. Ивдельная
Р. Ивдель
Р. Ивдельная
Р. Ивдель
Р. Ивдельная
Р. Ивдельная
Р. Ивдельная

Im Lauf der Geschichte Russlands gab es viele *„Zarenstraßen“* durch den Ural nach Sibirien, genauer gesagt genau neun. Und das sind nur diejenigen, die den offiziellen Status einer Staatsstraße hatten. Es ist wohl sinnvoll, sie namentlich zu nennen:

- Jeletskaja-Straße,
- Schchugorskaja-Straße,
- Wischerskaia-Straße,
- Ilitschkaia-Straße,
- Jaitskaia-Straße,
- alte Kasaner Straße,
- Tschusowskaja-Straße,
- **Babinowskaja-Straße**
- Bolschoi Sibirski Trakt.

Berücksichtigt man auch andere Wege (Handels- und Kaufmannswege, Jagdpfade, Schleppwege, Schmugglerstraßen), dann gibt es noch wesentlich mehr.

Alle „russischen“ Straßen im Ural wurden von den Einwohnern Nowgorods angelegt. Dies hängt damit zusammen, dass der nördliche Ural ursprünglich unter der Herrschaft von Nowgorod stand. Die ersten Russen auf uralischem Boden waren die Uschkujniki, im Grunde genommen Räuber und Glücksritter, die vom Pelzhandel in den Ural und nach Sibirien gelockt wurden.

Nachdem die Armee des Fürstentums Moskau am Fluss Schelon einen Sieg errungen hatte, kam der Ural unter die Herrschaft des Moskauer Fürsten. Der wachsende *„Organismus“* des Moskauer Staates, gierig nach Geld und Macht, konnte an einer der wichtigsten Einnahmequellen jener Zeit nicht vorbeigehen – den Pelzen aus dem Ural und aus Sibirien. Zur Eroberung des Urals wurden für die damalige Zeit recht übliche Methoden angewendet: Feldzüge, missionarische Aktivitäten der orthodoxen Kirche und die Zuteilung von Lehen. So wurden 1472 unter der Führung von Fjodor Pestry und 1499 unter der Führung von Fürst Semjon Kurbski und Woiwode Pjotr Uschatyi Feldzüge durchgeführt. Genau zu dieser Zeit tauften der Heilige Stephan von Perm und seine Anhänger die Wogulen und Mansen. Genau zu dieser Zeit wurden den Kaufleuten Stroganow riesige Gebiete in Form von Lehen und Schenkungsurkunden zugeteilt.

Gerade während der *„Herrschaft“* der Stroganows im Ural verdoppelte sich die Größe Russlands durch die Annexion Sibiriens durch Jermak. Neben Militärwegen wurden auch Handelswege benötigt. Und so beschloss der Siedler **Artemij Babinow**, einen solchen Weg vom Ural nach

Sibirien, also praktisch von Europa nach Asien, anzulegen. Einer Version zufolge folgte Artemij Babinow heimlich einer Gruppe von Mansen, die aus Sibirien, vom Oberlauf des Flusses Tura, zur Chanwinskaja-Höhle gekommen waren, um dort Opfer darzubringen. Einer anderen Version zufolge legte er diesen Weg offen mit ihnen zurück, und sie halfen ihm sogar dabei, einen bequemeren Weg zu finden. Wie dem auch sei, das Wesentliche bleibt dasselbe: Es gab einen Mansi-Pfad vom Oberlauf des Flusses Tura zur Chanwinskaja-Höhle, die am Fluss Chanwa liegt. Und Artemij Safronowitsch Babinow, gebürtig aus dem Dorf Werch-Usolka, nutzte genau diesen Pfad und machte ihn zu einer Straße.

Im Jahr 1595 erließ Zar Fjodor Iwanowitsch einen Erlass, in dem er alle Interessierten und Willigen dazu aufforderte, eine Straße nach Sibirien zu bauen. Aufgrund dieses Erlasses erhielt Artemij Babinow staatliche Gelder und erweiterte innerhalb kürzester Zeit den Vogul-Pfad zu einer Straße. Dies ist ein beispielloser Fall in der Geschichte Russlands, als innerhalb von nur zwei Jahren 40 Menschen eine ganze Straße schufen, indem sie mehrere Dutzend Brücken und Stege bauten und 9 Brücken über Flüsse errichteten. Die Gesamtlänge der Straße beträgt mehr als 270 Werst (300 km). Später wurde die Straße bis nach Tjumen und Tobolsk verlängert. Auf ihrem Weg entstanden neue Dörfer und Siedlungen: Surmog, Werch-Jajwa, Tschikman, Moltschan, Werch-Koswa, Rastes, Pawda, Karaul. Auch die Stadt Werchoturje verdankt ihre Existenz Artemij Babinow und seiner Straße. Im Jahr 1598 erhielt die Straße den Status einer Regierungsstraße und wurde in „Neue Sibirisch-Werkhoturskaja-Straße“ umbenannt. Sie diente ihrem Zweck mehr als 170 Jahre lang treu und zuverlässig.

Wer kann zählen, wie viele Zentner Salz auf dem Babinowski-Weg vom Ural nach Sibirien transportiert wurden? Wie viele Pelze kehrten aus Sibirien zurück? Wie viele Menschen – geflohene Bauern, Sträflinge, berühmte Persönlichkeiten – sind diesen Weg gegangen und gefahren? Es ist sicher bekannt, dass alle nach Sibirien Verbannten genau diesen Weg über Solikamsk genommen haben. Außerdem ist sicher bekannt, dass eine sehr beliebte, aber nicht ganz reale Figur diesen Weg ebenfalls gegangen ist. Die Rede ist von der Hauptfigur der Romane Daniel Defoes: Robinson Crusoe. Im zweiten Teil des Romans reist Robinson Crusoe durch den eurasischen Kontinent, darunter auch durch Russland, und auf seinem Weg kommt er durch die Städte Werchoturje und Solikamsk, was bedeutet, dass er genau auf der Babinowskaja-Straße unterwegs war.

Die Babinowskaja-Straße spielte eine enorme historische Rolle für das Schicksal Russlands. Sie wird zu Recht als die Straße bezeichnet, die Russland geschaffen hat. Über sie erfolgte die Erschließung Sibiriens und sogar des Fernen Ostens. Wenn man so will, gäbe es ohne die Babinowskaja-Straße nicht einmal Russisch-Amerika, also Alaska. Wie der Perm-Schriftsteller Alexei Ivanov treffend bemerkte, verband die Babinowskaja-Straße wie ein Band den asiatischen und den europäischen Teil Russlands und machte aus dem Fürstentum ein Imperium und eine Großmacht.

Und am Anfang der Babinowskaja-Straße stand die alte Stadt **Solikamsk**. Offiziell begann die Babinowskaja-Straße am Glockenturm der Kathedrale, wo sich damals die Stadtverwaltung befand. Es war gerade die Straße von Artemij Babinow, die Solikamsk zu einer der größten Städte Russlands zu dieser Zeit machte (sie gehörte zu den zehn größten Städten). Mit dem Geld, das auf der Babinowskaja-Straße floss, wurden in Solikamsk die erstaunlichsten Kirchen und Tempel gebaut: die Dreifaltigkeitskathedrale, die Kreuzerhöhungskathedrale, die Epiphaniaskirche und alle anderen Tempel und Kirchen von Solikamsk.

Natürlich wäre Solikamsk auch ohne die Salzgewinnung eine reiche und bedeutende Stadt gewesen, aber gerade die Babinowskaja-Straße machte Solikamsk zu einem Knotenpunkt und strategisch wichtigen Punkt auf der Landkarte Russlands.

Der Glockenturm der Kathedrale in Solikamsk – Ausgangspunkt der Babinowskaja-Straße.

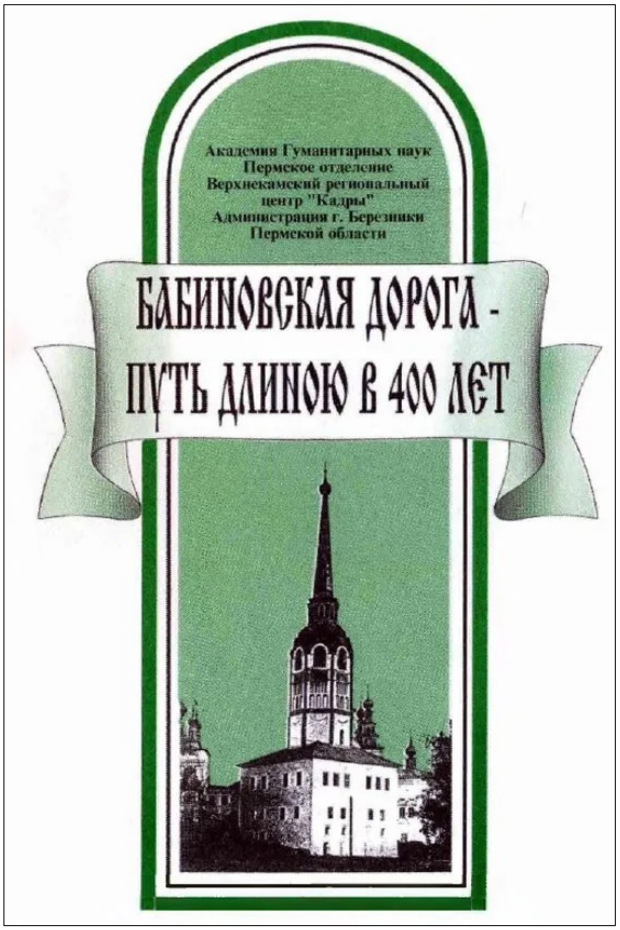
Nach Ansicht des Historikers und Heimatforschers Lew Bankowski hat die Babinowskaja-Straße bis heute nichts von ihrer Bedeutung verloren. Es gibt historische und wirtschaftliche Gründe, sie wiederherzustellen und das *„Tor von Solikamsk nach Sibirien“* wieder zu öffnen.

„Derzeit wird im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnstrecke von Mendelejew über Kudymkar und Solikamsk bis zur Küste des Eismeeres die Wiederherstellung der Sibirischen Route von Weliki Ustjug bis zum geplanten Bahnhof Ust-Chernaja an der Kama erwartet. Natürlich wird auch ein Teil der Sibirischen Route von Ust-Chernaja bis Solikamsk wiederhergestellt. Es ist auch nicht mehr lange hin, bis der Babinowski-Trakt bis nach Werchoturje wiederhergestellt sein wird. Denn schon jetzt kann man fast die gesamte Länge der alten Route auf Forststraßen zurücklegen. Wirtschaftlich vorteilhafte Gütertransporte und interregionale Autotransporte regen den Ausbau des Straßennetzes in den angrenzenden Gebieten an, in denen die sich ergänzenden Ressourcen von Werchnekamja und Werchoturje intensiv genutzt werden. Im Jahr des 400-jährigen Jubiläums der Babinowski-Straße ist es ganz offensichtlich, dass sich das historisch traditionelle Solikamsker Tor nach Sibirien bald wieder unweigerlich für ein neues Leben öffnen wird“, bemerkt Lew Bankowski. Nun, wie man so schön sagt: Sein Wort in Gottes Ohr!

Die Babynowskaja-Straße

BABINOVSKAYA-STRASSE – eine 400 Jahre lange Zeitreise

Autoren: G. A. Bordinskikh, V. V. Shilov, 27.11.2019



In diesem kleinen Buch, das dem 400-jährigen Jubiläum des Großen Russischen Weges nach Sibirien über den Ural gewidmet ist, der einst den europäischen und asiatischen Teil des Moskauer Reiches verband, lernen die Leser die Geschichte des Baus der Babinovskaja-Straße und ihre Rolle im Leben sowohl unseres einzigartigen Oberen Kamy als auch Russlands kennen.

WEGE NACH SIBIRIEN VOR DER ERÖFFNUNG DES BABINOW-TRAKTES

Die erste chronologische Erwähnung der Überquerung des Urals durch die Einwohner von Nowgorod stammt aus dem Jahr 1364: *„In jenem Winter kamen aus Jugra die Kinder der Bojaren und junge Männer sowie die Kriegsherren Alexander Abakumowitsch und Stepan Lapa, die am Fluss Ob bis zum Meer kämpften, während die andere Hälfte der Armee am Oberlauf der Ob kämpfte.“*

Viele europäische Länder, insbesondere Spanien, Portugal, England und Holland, zeigten Interesse an bequemen Wegen nach Osten, nach Sibirien, China und Indien. Der südliche Landweg war für diese Länder in jenen Jahren aufgrund der instabilen Lage in Mittel- und Kleinasien wenig vielversprechend, zumal das Mittelmeer damals von den Genuesern und Venezianern kontrolliert wurde. Die Portugiesen und Spanier drangen nach Osten vor, indem sie Afrika umrundeten oder über den Pazifik und den Atlantik durch die Magellanstraße fuhren. Die Engländer und Holländer versuchten, nördliche Routen zu finden. Der Höhepunkt der Suche nach neuen Wegen fiel auf das 15. und 16. Jahrhundert.

Zu dieser Zeit hatten die Russen die Straßen nach Sibirien bereits gut erschlossen. Im Jahr 1483 unternahm Fürst Fjodor Kurbski zusammen mit Fürst Iwan Salty Travin eine Reise über das Oberlaufgebiet der Vishera zum Fürstentum Pelym. Im Jahr 1499 gelangten russische Krieger über die Shugorskaya-Straße nach Sibirien. Bis zum 16. Jahrhundert hatten die Russen auch den Seeweg erschlossen – die *„Mangazeya-Seestraße“*.

All diese Wege durch das Uralgebirge waren jedoch nur für gelegentliche Militärfeldzüge und für Handelsexpeditionen geeignet, um die wichtigste sibirische Ware – Pelze – zu transportieren. So-

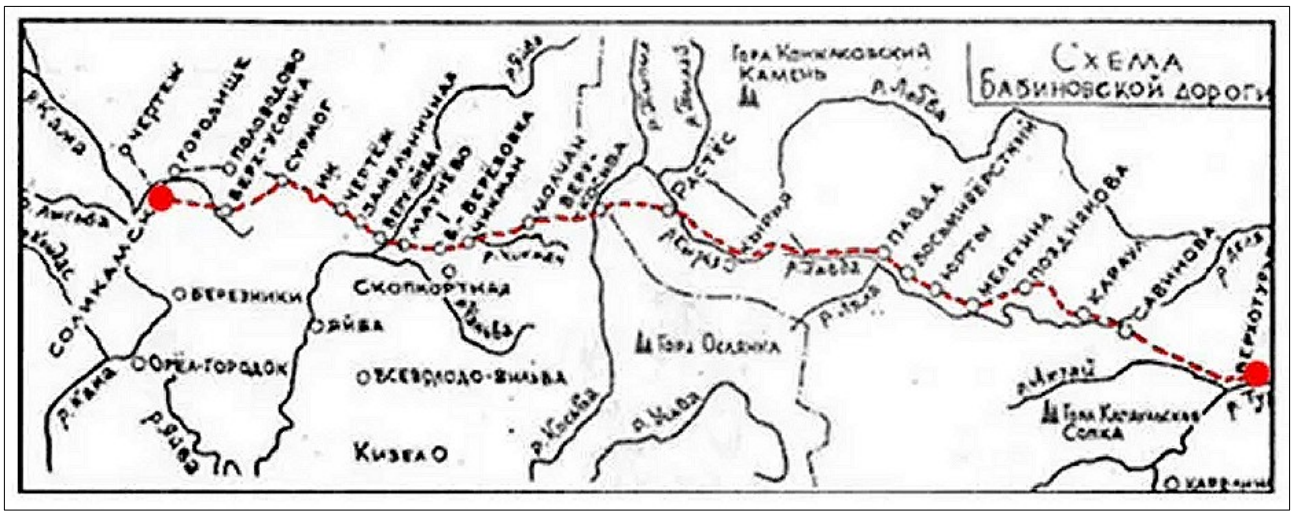
lange Sibirien nicht zu Russland gehörte, entsprachen diese Wege voll und ganz den Bedürfnissen sowohl der Händler als auch des Staates.

Nach dem Feldzug von Jermak änderte sich alles. Für eine dauerhafte Verbindung mit dem neuen Gebiet des Staates war eine Straße erforderlich, in erster Linie für den Transport großer Mengen sperriger und schwerer Güter: Getreidevorräte, militärische Ausrüstung usw. Die bekannten Straßen durch den nördlichen und polaren Ural (Sob-Jeletskaja, Shugorskaja, Ilitschskaja) waren dafür nicht geeignet: Sie führten durch dünn besiedelte oder sogar menschenleere Gebiete. Daher wurde in den ersten Jahren für die Verbindung mit Sibirien der Weg genutzt, den Jermak genommen hatte. An der Tagil wurde zu seiner Sicherung eine kleine Stadt gebaut. Aber auch diese Straße entlang der Tsusowaja war unbequem, und zwar nicht nur, weil der Fluss schnell fließt, viele Stromschnellen und andere gefährliche Stellen hat, sondern auch, weil sie nahe der südlichen Grenze der von der russischen Bevölkerung besiedelten Gebiete verlief. Nur große Truppenverbände konnten sich hier fortbewegen, ohne sich in ständiger Gefahr zu fühlen.

Bald (ab 1588) wurde die Visher-Straße (auch bekannt als Tscherdyn-Straße oder Visher-Lozvinskaja-Straße) zur Staatsstraße. Sie begann im Zentrum von Perm Velikaya – Tscherdyn, verlief entlang des Flusses Vishera, dann entlang seiner Nebenflüsse, überquerte auf einem Tragenweg den Ural und mündete in den Fluss Lozva. Hier wurde die Stadt Lozvinskaya gegründet, die fast zehn Jahre lang der wichtigste Umschlagplatz für alles war, was nach Sibirien transportiert wurde. Im Jahr 1589 wurde die Garnison aus der Stadt Werchne Tagil hierher verlegt, woraufhin diese niedergebrannt wurde. Obwohl die Visher-Straße zweifellos bequemer war als die Chusow-Straße, wurde die Suche nach einem anderen, noch besseren Weg fortgesetzt.

DIE BABINOWSKAJA-STRASSE - VOM ENDE DES 16. BIS ZUR MITTE DES 18. JAHRHUNDERTS

Die Geschichte der Babinowskaja-Straße beginnt im Jahr 1595, als Artemij Babinow, Einwohner des Dorfes Werch-Usolka, dem Zaren eine Petition schickte, in der er ihm mitteilte, dass er einen direkten Weg von Solikamsk nach Sibirien gefunden habe. Zar Fjodor Iwanowitsch befahl Artemij Babinow im selben Jahr, *„mit seinen Gefährten“* eine Straße zu bauen. Ihm wurden laut Urkunde 40 Männer unterstellt. Die Straße wurde in kurzer Zeit, in weniger als drei Jahren, gebaut. Die Straße begann in der Stadt Solikamsk. Von dort verlief sie in östlicher bis südöstlicher Richtung entlang der Flüsse Usolka und Surmoga, vorbei am Oberlauf der Jaiva und ihren Nebenflüssen Tschikman und Moltschan, weiter am nördlichen Ufer des Flusses Koswa entlang, vorbei am Berg Koswinski Kamen, am Nebenfluss Koswa-Kyrje – über den Pass Pawdinski Kamen zum Fluss Pawda – einem Nebenfluss der Ljalja, und weiter am linken Ufer der Ljalja entlang. Bevor sie die Mündung des Flusses Rassochy erreichte, überquerte die Straße Lyalya und führte zum Fluss Mostovaya, einem Nebenfluss des Flusses Tura. Von dort bog sie zur Mündung des Flusses Kalachik ab und endete dort, wo bald darauf die Stadt Verkhoturye gegründet wurde.



Der Verkehr auf dieser Straße wurde 1597 freigegeben. Aber zwei Jahre für den Bau einer Straße sind eine kurze Zeit, und wie sich herausstellte, wies sie erhebliche Mängel auf: *„Die Straße hat große Unebenheiten, und viele Brücken wurden vom Hochwasser vollständig weggerissen. Die Straße selbst war so schmal, dass zwei Wagen nicht aneinander vorbeifuhren.“* 1599 folgte ein neuer Erlass, der vorschrieb, *„… die Straße zu säubern, Baumstümpfe zu entfernen und Brücken über Flüsse, Sümpfe und schlammige Stellen zu bauen“*. Insgesamt wurden zwischen Solikamsk und Werchoturje 7 Querbrücken und 30 Längsbrücken gebaut. Die Erlasse zur Instandsetzung und Verbesserung der Straße wurden so lange wiederholt, wie sie befahren wurde. Hier sind die spätesten davon. Im Jahr 1722 schreibt der sibirische Gouverneur aus Tobolsk nach Solikamsk: *„Es sei angeordnet, die Brücken und Straßen von Werchoturje nach Solikamsk zu reparieren, damit sowohl im Sommer als auch im Winter ohne Unterbrechung hin und zurück gefahren werden kann.“* Ob dieser Erlass ausgeführt wurde oder nicht, ist unbekannt, aber bereits im nächsten Jahr erhält der Voivode von Solikamsk, Wadbalska, einen neuen Erlass, *„… die Straße zu räumen, die Brücken zu reparieren und sie in einen guten Zustand zu versetzen, und nach Erhalt dieses Befehls bitte eine angemessene Anzahl von Arbeitern zu beauftragen, damit die Bezirksvorsteher ungehindert fahren und Vorräte transportieren können.“*
Aber trotz dieser *„schrecklichen“* Beschreibungen der Babinowskaja-Straße war sie nicht schlechter als andere russische Straßen jener Zeit. Die Geschwindigkeit einer Schlittenfahrt im Zentrum Russlands betrug damals 40-45 km pro Tag, ungefähr so schnell fuhr man auch im Winter auf der Babinowskaja-Straße.

Im Sommer sank die Geschwindigkeit auf dieser Straße jedoch um mindestens das Eineinhalbfache im Vergleich zum Winter, aber das war auch auf anderen russischen Straßen zu beobachten. Eine Ausnahme bildete die Frühjahrs- und Herbstschlammzeit, wenn, wie S. Bachrušin schreibt: *„der Frühling Einzug hielt ... auf dem letzten Winterweg, im Schlamm, manchmal schleppten sie sich vier Wochen lang über den Werchoturski-Weg“*.

Aber im 17. Jahrhundert und sogar noch später war die Schneeschmelze wohl die Geißel aller russischen Straßen: *„Es ist unmöglich, Handel zu treiben, der Schlamm und die Sümpfe sind groß“, „die Schneeschmelze im Frühling machte sich sehr lange bemerkbar. Selbst bei größter Hitze trockneten die riesigen Schlamm- und Sumpfgebiete nicht aus“*. Selbst die besten Straßen Russlands boten nicht nur im 17., sondern auch im 19. Jahrhundert keine Garantie für eine sichere Reise.

Da die Babinowskaja-Straße keine einfache Landstraße, sondern eine große Poststraße war, wurde ihre Breite gemäß den Akten aus dem 17. Jahrhundert auf drei Saven festgelegt. Für die Instandhaltung solcher Straßen wurde eine Liste von Arbeiten erstellt. Alle diese Arbeiten waren Aufgabe der Bewohner der umliegenden Dörfer. Hier zum Beispiel ein Schreiben vom 18. Oktober 1607 an Fürst Vyazemsky: *„... eine neue Straße von Solikamsk nach Verkhoturye zu bauen und zu reparieren, und zwar von den Cherdynzen, Usolzen und Kaigorozern, aber keinesfalls von den Postkutschern aus Vyatka ... Kutscher bauen nirgendwo Brücken“*, oder ein anderes Schreiben aus dem Jahr 1680 *„... eine neue Straße von den Bewohnern von Yavina, Rostos und Kosvin sowie den Vogulichen zu räumen“*.

In den ersten Jahren und sogar Jahrzehnten benötigten die sibirischen Städte und Kreise Lieferungen von buchstäblich allem: Getreidevorräten, Waffen, Schießpulver, Blei, Salz, Stoffen, Papier usw. Die Bedürfnisse der neuen Gebiete lassen sich anhand der Zollbücher von Mangaseja aus den Jahren 1633 und 1635 nachvollziehen. Zu diesem Zeitpunkt war der nördliche Mangaseja-Weg bereits geschlossen, und für Lieferungen wurde der südliche Mangaseja-Weg genutzt, der von Werchoturje aus über Flüsse verlief. Die Liste der eingeführten Waren enthält 117 Bezeichnungen, darunter solche Waren wie Wachs – 14,5 Pud, Sägen – 49 Stück, Bohrer – 40 Stück, Äxte – 635 Stück, Eisenklammern – 3000 Stück, Schiffsklammern – 7500 Stück, Skier mit Unterzügen – 11 Paar, Schleppnetze – 2395 Sätze, Hopfen – 9 Pud,[1] Leinenhemden – 210 Stück, Leinenhosen – 748 Stück, Katzen [?] – 1098 Stück, grünes Kupfer – 14,5 Pud, Schwefel – 13 Pud usw.

Das Transportvolumen war ebenfalls beträchtlich. So wurden beispielsweise 1596, ein Jahr vor der Eröffnung der Babinowskaja-Straße nach Sibirien, folgende Güter für den Transport vorbereitet:

„Getreidevorräte aus Perm – 2569 Scheffel Roggenmehl, 431 Scheffel Getreide und ebenso viele Scheffel Tolokno; aus Vyatka – 2397 Scheffel Mehl, je 431 Scheffel Getreide und Tolokno; aus Ustyug – 1173 Scheffel Mehl und je 213 Scheffel Getreide und Grütze; aus Sol Vychegodskaya – 854 Scheffel Roggenmehl und je 108 Scheffel Getreide und Grütze, aus Vymy – 508 Scheffel Mehl, je 72 Scheffel Getreide und Grütze. Insgesamt 8041 Scheffel Roggenmehl und jeweils 1258 Scheffel Getreide und Mehl, d. h. etwa 52 785 Pud, wobei ein Scheffel 5 Pud entspricht. Salz wurde ausschließlich aus Perm geschickt – 2000 Pud.“
Weitere Vorräte wurden aus Moskau mit dem Bojarensohn Klim Schukurov geschickt: „50 Pud Pulver (Schießpulver), 50 Pud Blei, 11 Eimer Kirchenwein, 28 Griwenen (Pfund) Weihrauch, 36 Griwenen Thymian, 15 Pud Wachs, 14 Stop Papier, 3 Postav Tuch, 12 Rostower Halbpfünder, 9 rote, 2 grüne und 1 azurblaue. Es wurden 5340 Rubel und 15 Altyn an Geld geschickt. Insgesamt belief sich allein der Transport dieser Vorräte auf 55 Tausend Pud.“

Um eine solche Menge an Fracht zu transportieren, waren etwa 1500 bis 1800 Pferdewagen erforderlich, wenn man bedenkt, dass der größte Teil der Fracht im Winter transportiert wurde (oder zumindest transportiert werden sollte), und dass ein gewöhnliches Bauernpferd auf einer gut befestigten Straße 30 Pud tragen kann. Und das waren nur die staatlichen Lieferungen. Nach Sibirien reisten Soldaten, Handwerker und Kaufleute mit ihren Waren.

Hier sind die Daten zur Anzahl der Fuhrwerke pro Jahr, die wir ermitteln konnten. Im Jahr 1625 passierten von März bis August, also nicht zur Hochsaison, 691 Fuhrwerke Werhoturje, 1635/36 waren es 945 Fuhrwerke, die in diesem Jahr Waren im Wert von 62.363 Rubel transportierten. Im Jahr

1 1 PUD = 16,38 Kilogramm.

1636/37 passierten 949 Wagen mit Waren im Wert von 69.214 Rubel den Zoll. Im Jahr 1692/93 passierten 966 Wagen die Babinowskaja-Straße, im Jahr 1709 waren es 1.500 Wagen.

Auf dem Weg kamen wir an Botschaften von China vorbei, unter Peter I. wurde sie als Poststraße genutzt.

Wir möchten kurz vom Thema abweichen und darauf hinweisen, dass die schwierigste Zeit für die Straße zu Beginn des 17. Jahrhunderts war, als sie gerade erst gebaut wurde. In Russland herrschte die Zeit der Irrungen und Wirrungen. Die zentralen, westlichen und nordwestlichen Regionen des Landes waren von einem Bürgerkrieg erfasst, und die Zentralregierung hatte meist keine Zeit, sich um die neue Straße und Sibirien zu kümmern. Daher lastete die gesamte Verantwortung für den Unterhalt der Straße und größtenteils auch für die Versorgung der sibirischen Städte auf den Schultern der Bevölkerung von Perm Velikij. Sie mussten Getreide anbauen, Salz kochen, Fuhrwerke und Menschen finden, um all dies zu transportieren, und Menschen für die Instandhaltung der Straße abstellen. Darüber hinaus mussten sie sich selbst mit allem Notwendigen versorgen, Steuern an die Staatskasse zahlen und es sogar schaffen, zwei Truppen zusammenzustellen und in den Kampf gegen die polnischen Interventen zu schicken.

Die Straße, die das Zentrum Russlands mit Sibirien verband, war für den Staat von strategischer Bedeutung und erforderte daher einen besonderen rechtlichen Status: Als Erstes wurde der Verkehr auf der Straße sichergestellt. Zu diesem Zweck wurden Poststationen eingerichtet und eine besondere Bevölkerungsgruppe entstand – die Postkutscher. Die erste Poststation wurde 1598 gegründet. Für den Postkutschenverkehr wurden die Vogulen aus den Jurten von Lyalino herangezogen. Für den Transport von Gütern und Personen wurden ihnen 320 Pferde zur Verfügung gestellt. Die Vogul-Postkutscher hatten jedoch eine Besonderheit: Im Sommer erfüllten sie pflichtbewusst ihre Postkutscherpflichten, aber mit Beginn des Winters und dem Verschwinden des Futters für die Pferde schlachteten sie diese und aßen sie. Allein im ersten Jahr 1598 gingen 123 Pferde verloren. So kam es, dass während des Winters die Verbindung zwischen Solikamsk und Werchoturje unterbrochen war. Aus diesem Grund siedelte die Moskauer Regierung im Jahr 1600 Kutscher mit ihren Familien aus anderen Regionen Russlands an, besonders viele kamen aus Wjatka. Im Jahr 1606 wurde nach Werchoturje eine Poststation in Solikamsk eingerichtet, die jedoch hinsichtlich der Anzahl der Postkutscher deutlich hinter der ersten zurückblieb. Zu diesem Zweck wurden 45 Personen aus der Region Wjatka nach Solikamsk umgesiedelt.

Mit dem Aufkommen einer neuen sozialen Schicht, der Kutscher, erließ die Regierung eine Reihe von Dekreten, die ihren Status festlegten. Die Kutscher erhielten Land, und für die Ernteerträge dieses Landes mussten sie keine Steuern zahlen. Außerdem erhielten sie ein Gehalt. Bis 1618 (gemäß einem Erlass von 1601) erhielten sie 20 Rubel Geld und 12 Scheffel Roggen und Hafer pro Jahr. Im Vergleich zu anderen Bevölkerungsschichten in Werchoturje zeichneten sich die Postkutscher durch ihren Wohlstand aus. Übrigens stammte Maxim Michailowitsch Pochodjaschin, der Erbauer und Eigentümer der Fabriken Bogoslovsky und Petropawlowsky, der für sein Mäzenatentum berühmt war, aus dem Stand der Postkutscher.

Besondere Aufmerksamkeit widmete die Regierung der Kontrolle des Verkehrs nach Sibirien. Die Babinowskaja-Straße wurde zur einzigen Straße erklärt, über die man nach Sibirien und zurück fahren durfte. Zu diesem Zweck wurden Zollstellen eingerichtet. Neben finanziellen Zwecken verfolgten sie auch polizeiliche Ziele. Bereits 1654 erhielt der Gouverneur von Werchoturje jedoch einen

Hinweis, dass es neben der festgelegten Straße nach Sibirien noch eine andere, *„nicht genehmigte“* Straße gab. Unter den Verstößen, die diese Straße benutzten, befand sich auch der *„Daurische Botschafter“* Dmitri Sinowjew.

Aber nicht diese Tatsachen beunruhigten die Regierung. Viel beunruhigender war für sie die Tatsache, dass Händler die nicht genehmigte Straße benutzten, ohne Zölle zu zahlen. Im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts erließen die Behörden zahlreiche Dekrete, die alle Straßen außer der Babinskaja-Straße verboten. Solche Erlasse gab es in den Jahren 1659, 1671, 1673, 1679, 1680, 1681, 1683, 1685, 1690, 1706, 1707, 1722, 1735 und 1758. Die Regierung ging während des Bauernkrieges unter der Führung von S. Razin sehr streng gegen das Befahren unerlaubter Straßen vor. Das wohl *„fruchtbarste“* Jahr in Bezug auf die Veröffentlichung von Verbotsdekreten war 1683.

Die Regierung entwickelte Maßnahmen zur Bekämpfung der Verstöße: Der Verkehr auf den Straßen durfte nur mit Durchfahrtsgenehmigungen erfolgen, nicht genehmigte Wege wurden gesperrt und mit Wachposten besetzt. Aber all diese Maßnahmen waren nicht hundertprozentig erfolgreich. Nicht genehmigte Wege wurden häufig genutzt, und wahrscheinlich wusste jeder von ihrer Existenz. Sogar Daniel Defoe beschreibt einen Fall aus der Zeit von Robinson Crusoes Reise von Sibirien nach Solikamsk, als dieser eine verbotene Straße benutzte. *„Mein Begleiter hatte einen treuen sibirischen Diener, der die Gegend perfekt kannte und uns auf Umwegen um die wichtigsten Städte und Dörfer auf der Hauptstraße herumführte, wie zum Beispiel Tjumen, Solikamsk und andere, da die dort stationierten Moskauer Garnisonen Reisende sehr gründlich durchsuchen, aus Angst, dass auf diese Weise Verbannten fliehen könnten.“*

Der Hauptzweck der Einrichtung von Zollstellen war natürlich die Erhebung von Zöllen. Es wurden Zollgebühren in Höhe von 5 Kopeken pro Rubel erhoben, die Durchfahrtsgebühr betrug einen Kopeken pro Rubel. In den Dokumenten finden sich noch weitere Abgaben wie *„Myt“* und *„Mostovschina“*, deren Höhe wir jedoch nicht ermitteln konnten. Die Abgaben an den Zollstellen und Wachposten waren beträchtlich: 1635/36 beliefen sich die Zolleinnahmen auf 2240 Rubel 48 1/2 Kopeken, 1636/37 auf 2451 Rubel und 1692/93 auf 1345 Rubel 57 Kopeken.

Die sozioökonomische Bedeutung der Straße für die Entwicklung der Region kann kaum überschätzt werden. Nach dem Bau dieser Straße wurde Solikamsk für lange Zeit zum Zentrum des gesamten Oberen Kama-Gebiets. Zwischen Solikamsk und Werchoturje entstanden in der zuvor menschenleeren Gegend Dörfer und Siedlungen. Vor der Eröffnung der Straße gab es hier nur drei Siedlungen: Werch-Usolka, Gorodischtsche und Polowodowo. Bald nach der Eröffnung der Straße entstanden das Dorf Pawdinskaja, der Wachposten Ljalinski und das Dorf Werch-Jajwa. Zwischen ihnen wurden zunächst Hütten und Winterquartiere in Surmoga, Iku, Chikmane und Molchane errichtet, *„um im Winter die verkauften Lebensmittel und das Pferdefutter zu lagern“*. Mit der Zeit verwandelten sich all diese Hütten in Dörfer. Dank der Straße entstanden in der Umgebung neue Erwerbszweige wie der Betrieb von Gaststätten und die Gewinnung und der Verkauf von Heu. Letzteres war wahrscheinlich ein sehr lukratives Geschäft, da die reichen Bauern der Irtegows aus dem Vorort Rodniki versuchten, auf verschiedene Weise das Heu entlang der Straße aufzukaufen.

Im Jahr 1753 wurden jedoch alle Binnenzollstellen abgeschafft, sodass es keinen Sinn mehr machte, den Verkehr auf anderen Straßen nach Sibirien zu beschränken. Daher verliefen zehn Jahre später die wichtigsten Gütertransporte offiziell über den südlich angelegten Sibirischen Weg. Damit endete der wichtigste Teil der Geschichte der Babinowskaja-Straße.

DIE GESCHICHTE DER BABINOWSKAJA-STRASSE VOM ENDE DES 18. BIS ZUM 20. JAHRHUNDERT

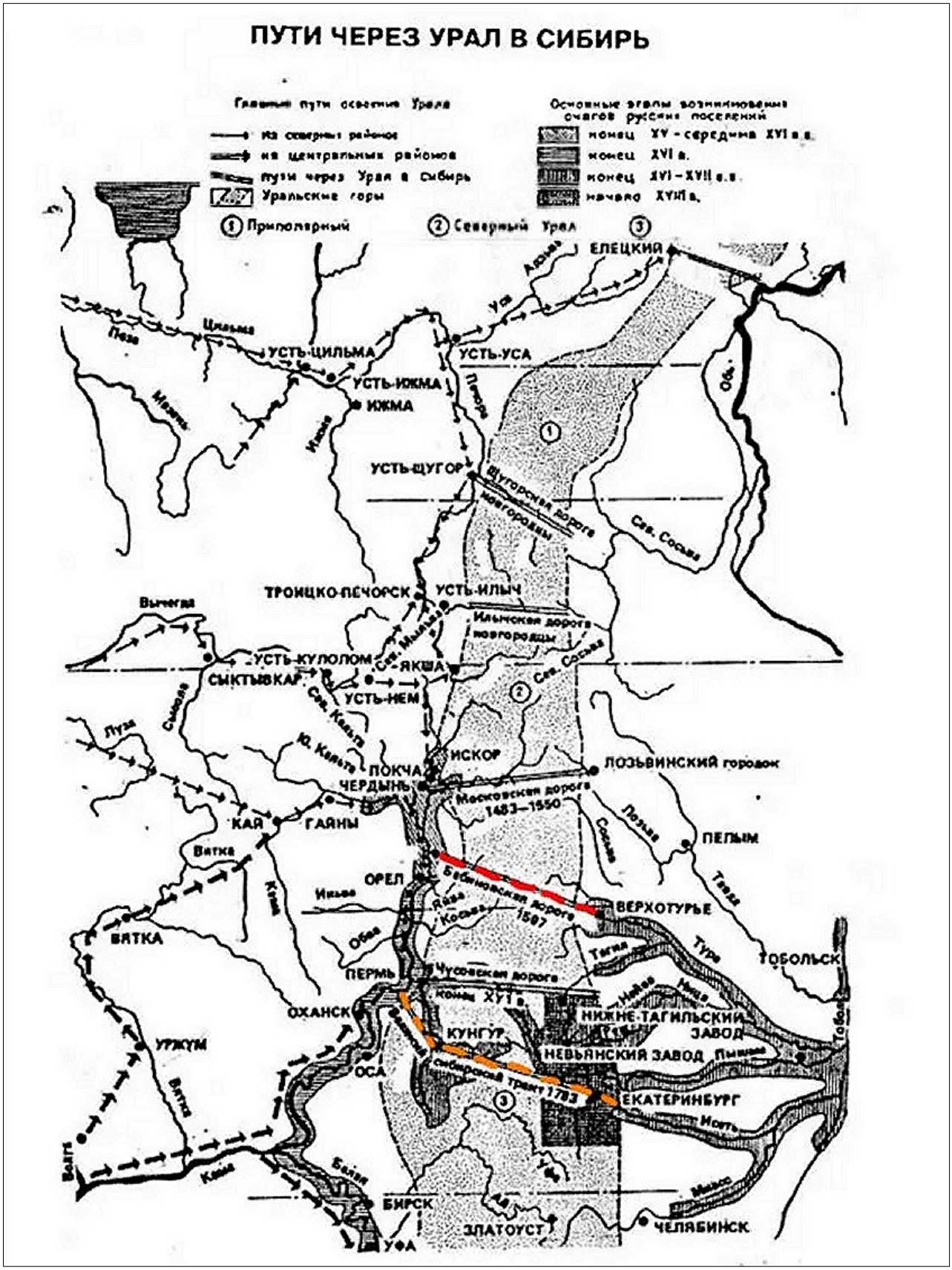
Die offizielle Eröffnung der Sibirischen Route, die die Babinowskaja-Straße ersetzte, fand 1783 statt. Tatsächlich wurde diese Route jedoch schon etwas früher zur Hauptverbindung zwischen dem Zentrum Russlands und Sibirien. Der Verkehr auf dieser Straße wurde 1735 offiziell eröffnet. Ursprünglich wurde die Sibirische Straße für den Transport von Postsendungen und für Reisen von Staatsbeamten genutzt. Die meisten wissenschaftlichen Expeditionen nach Sibirien fuhren auf dieser Straße. Fracht und Waren durften jedoch weiterhin nur über Solikamsk und Werchoturje transportiert werden. Nach der Schließung der Binnenzollstellen im Jahr 1753 machte es keinen Sinn mehr, den Frachtverkehr auf dem Sibirischen Weg zu beschränken. Dennoch wurde wahrscheinlich aus reiner Gewohnheit 1763 das letzte Dekret erlassen, das die Nutzung anderer Wege als der Babinskaja-Straße verbot. Unserer Meinung nach kann man den Zeitraum von 1753 bis 1763 als die Zeit betrachten, in der die Straße ihre Bedeutung als Hauptverkehrsweg verlor.

Autoren:

G. A. Bordinskikh – stellvertretender Direktor für wissenschaftliche Arbeit des Solikamsk-Museums für Regionalgeschichte (SKM), Regionalhistoriker des Perm-Prikamye.

V. V. Shilov – stellvertretender Vorsitzender der Stiftung für einzigartige historische und natürliche Gebiete der Region Perm, Dozent für Soziologie und Politikwissenschaft an der Berezniki-Abteilung des Moskauer Instituts für Sozialarbeit, Herausgeber der Zeitung „Primeta“ (Berezniki).

Zeichnungen von N. B. Krylasova – Dozentin am Lehrstuhl für Geisteswissenschaften der Ural-Filiale der Allrussischen Akademie für Malerei, Bildhauerei und Architektur, Historikerin für materielle Kultur, Archäologin.


ПУТИ ЧЕРЕЗ УРАЛ В СИБИРЬ
Главные пути освоения Урала
из северных районов
из центральных районов
пути через Урал в Сибирь
Уральские горы
Основные этапы возникновения очагов русских поселений
конец XV - середина XVI в.в.
конец XVI в.
конец XVI - XVII в.в.
начало XVII в.
1 Приполярный
2 Северный Урал
3
ЕЛЕЦКИЙ
УСТЬ-ЦИЛЬМА
УСТЬ-УСА
УСТЬ-ИЖМА
ИЖМА
УСТЬ-ЩУГОР
Щугорская дорога новгородцы
ТРОИЦКО-ПЕЧОРСК
УСТЬ-ИЛЫЧ
Ильчская дорога новгородцы
УСТЬ-КУЛОЛОМ
ЯКША
СЫКТЫВКАР
УСТЬ-НЕМ
ИСКОР
ЛОЗЬВИНСКИЙ городок
ПОКЧА
ЧЕРДЫНЬ
Московская дорога 1483—1550
КАЯ
ГАЯНЫ
ПЕЛЫМ
ОРЕЛ
Бебиновская дорога 1587
ВЕРХОТУРЬЕ
ВЯТКА
ПЕРМЬ
Чусовская дорога конец XVI в.
ТОБОЛЬСК
ОХАНСК
НИЖНЕ-ТАГИЛЬСКИЙ ЗАВОД
КУНГУР
НЕВЬЯНСКИЙ ЗАВОД
УРЖУМ
ОСА
Сибирский тракт 1783
ЕКАТЕРИНБУРГ
БИРСК
ЗЛАТОУСТ
ЧЕЛЯБИНСК
УФА

Die Babinowskaja-Straße

Einleitung

Der Pionier dieses neuen Weges, der viermal kürzer war als der bisherige, war Artemij Safronowitsch Babinow, ein Bauer aus dem Dorf Werch-Usolka. Deshalb wurde die neue Straße im Volksmund Babinowskaja genannt. Die Babinowskaja-Straße war zweihundert Jahre lang die einzige Route, die Europa mit Asien verband. Über sie wurden durch die Uralberge, die Taiga und über Flüsse zaristische Erlasse und Geldtransporte befördert, es fuhren Botschafterdelegationen, Postkutschen und wissenschaftliche Expeditionen. Tausende russischer Bauern, die das Kama-Gebiet besiedelten, gingen diesen Weg auf der Suche nach freien, bewohnbaren Gebieten. Für die Entdeckung und den Bau einer direkten Straße nach Sibirien schenkte Zar Fjodor I. Artemij Babinow Land am Oberlauf des Flusses Jaiva und befreite ihn von der Steuerpflicht. Bis zu seinem Lebensende stand A. Babinov im Staatsdienst und überwachte den Unterhalt der Straße. In den zaristischen Urkunden wurde er als *„Führer der Sibirischen Straße“* bezeichnet.

Für Artemij Babinow wurden die Erkundung und der Bau neuer Straßen zu einer Lebensaufgabe, die später von seinen Nachkommen fortgesetzt wurde. Bald darauf wurde die neue *„Zarenstraße“* bis nach Tjumen und Tobolsk verlängert. Während des 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts war sie die einzige offiziell zugelassene Verbindungsstraße zwischen dem europäischen Teil des Staates und Sibirien. Dies war in erster Linie auf die Eröffnung einer Zollstelle in Werchoturje im Jahr 1600 zurückzuführen, an der alle Personen, die nach Sibirien reisten oder von dort zurückkehrten, ohne Ausnahme einer Kontrolle unterzogen werden mussten. Fast 150 Jahre lang fungierte die Straße, die vom Volk nach ihrem Erbauer *„Babinskaja“* genannt wurde, als eine Art Hauptverkehrsader für die Erschließung der sibirischen Gebiete. *„Die Babinskaja-Straße ist in ihrer Bedeutung mit der weltberühmten Handelsroute der Großen Seidenstraße von den Warägern nach Griechenland vergleichbar. Dies wird deutlich, wenn man sich vorstellt, wie im 17. Jahrhundert, als die Russen den riesigen sibirischen Subkontinent erschlossen, große Menschenmassen, ganz zu schweigen von den unermesslichen Frachtmengen, über den nur wenige Meter breiten Engpass der Babinowskaja-Straße nach Sibirien gelangten ...“* Die Babinowskaja-Straße wurde zu einem der wichtigsten Verbindungsglieder des ersten transsibirischen Straßennetzes, das von Pionieren zu den neuen östlichen Grenzen des russischen Staates angelegt wurde.

Heute sind die meisten dieser Routen auf modernen Landkarten nicht mehr zu erkennen. Viele Städte und Festungen, die einst ihre wichtigsten Organisationszentren waren, haben längst ihre frühere Bedeutung verloren, und einige von ihnen sind sogar vollständig verschwunden. Dennoch spielen diese Routen auch heute noch im kulturellen und historischen Erbe Russlands eine Rolle, als einzigartige historisch-geografische Verkehrsadern, die Spuren längst vergangener Epochen in sich tragen. Auf diesen Routen sind sie durch Denkmäler der materiellen Kultur, durch historische Erinnerungen, die in gedruckter Form und mündlichen Überlieferungen bewahrt werden, sowie durch die einzigartigen Besonderheiten der Weltanschauung und Lebensweise der hier lebenden Menschen vertreten. Zusammen bilden all diese Komponenten ein einheitliches, miteinander verbundenes Umfeld, für dessen Bezeichnung der Begriff *„Kulturlandschaft“* verwendet werden kann.

1. Die Babinowskaja-Straße

Die Straße von Solikamsk nach Werchoturje, die 1597 eröffnet wurde. Die Erschließung Sibiriens erforderte den Bau einer neuen, kürzeren Straße, da die alte durch Tscherdyn führte und außergewöhnlich lang war (mehr als zweitausend Werst). Der Pionier der neuen Straße, die viermal kürzer als die alte war, war Artemij Safronowitsch Babinow, ein Bauer aus dem Dorf Werch-Usolka. Deshalb wurde die neue Straße im Volksmund Babinowskaja genannt. Die Babinowskaja-Straße verlief auf *„trockenem Weg“* über die Flüsse Usolka, Surmag, Yavva, Kosva, die Siedlung Rostes, das Dorf Pavdinskaja, die Flüsse Mostovaya und Tura. Die Babinowskaja-Straße war zweihundert Jahre lang die einzige Route, die Europa mit Asien verband. Über sie wurden durch die Uralberge, die Taiga und die Flüsse zaristische Erlasse und Geldtransporte befördert, sie wurde von Botschafterdelegationen, Postkutschen und wissenschaftlichen Expeditionen genutzt. Tausende russischer Bauern, die das Kama-Gebiet besiedelten, gingen diesen Weg auf der Suche nach freien, bewohnbaren Gebieten. Zuvor führte der Weg zu den ersten sibirischen Städten – Tobolsk und Tjumen – nur über Flüsse, Seen und Schleppwege. Die neue Straße verkürzte die Reisezeit erheblich. Eine zuverlässige, trockene und kürzere Straße nach Sibirien war Ende des 16. Jahrhunderts einfach eine Notwendigkeit. Nicht umsonst wurde ihr Bau und ihre weitere Einrichtung in speziellen Dekreten der russischen Zaren Fjodor Iwanowitsch, Boris Godunow und Michail Fjodorowitsch festgeschrieben. Denn es reichte nicht aus, den letzten sibirischen Khan Kutschum zu besiegen, man musste auch das Gebiet erobern, es besiedeln, mit den Einheimischen in Kontakt treten und sie lehren, nach den einheitlichen russischen Gesetzen zu leben.

Für die Entdeckung und den Bau einer direkten Straße nach Sibirien schenkte Zar Fjodor I. Artemij Babinow Land am Oberlauf des Flusses Jaiva und befreite ihn von der Steuerpflicht. Bis zu seinem Lebensende stand A. Babinow im Staatsdienst und kümmerte sich um die Instandhaltung der Straße. In den zaristischen Urkunden wurde er als *„Führer der Sibirischen Straße“* bezeichnet. Es ist bekannt, dass nach dem Tod von Artemij Babinow seine Ländereien als persönliches Eigentum an seine Nachkommen übergingen, während Babinow selbst nach Aussagen von Alteingesessenen auf dem alten Friedhof des Dorfes Werch-Jaiva beigesetzt wurde. Von 1598, dem Zeitpunkt der Gründung der Stadt Werchoturje, bis 1763, als die sibirisch-moskauer Straße nach Jekaterinburg eröffnet wurde, galt die Babinow-Straße als offizieller Weg nach Sibirien. Wer alles wurde mit Schlitten, Karren und Kutschen über diese einfache Straße transportiert! Botschafter, Voivoden, Strelzen, Kirchenhierarchen, Zimmerleute und Maurer, die zum Bau von Festungen und Tempeln geschickt

wurden, Mädchen, die nach Sibirien zu *„Dienern und Bauern zum Heiraten“* geschickt wurden – alle kamen hier vorbei.

Im Jahr 1733 machte sich eine wissenschaftliche Expedition unter der Leitung von Vitus Bering auf den Weg über die Babinowskaja-Straße. Zu ihr gehörten der Astronom Ludwik Kreuter, der Naturforscher Johann Gmelin, der Historiker Gerhard Müller und fünf Studenten, darunter Stepan Krascheninnikow, der spätere Forscher Kamtschatkas. Die detaillierteste Beschreibung der Babinowskaja-Straße hinterließ der Akademiker Iwan Lepechin, der 1771 die Uralpässe überquerte. Ein Jahr zuvor hatte der Naturforscher, Geograf und Reisende, der 29-jährige Mitglied der St. Petersburger Akademie der Wissenschaften Peter Pallas, diese Gegend besucht. Die Akademiker waren damals jung und unruhig. Und wie viele Menschen wurden hier gegen ihren Willen in Wagen durchgeschüttelt! Der rebellische Protopop Avvakum, die in Ungnade gefallenen Höflinge Menschikow, Osterman, Minich und Biron. Über Babinovka wurden auch verschiedene Waren transportiert: Pelze, Brot, Metalle, Fisch. Nachdem sie vierzig Wagen zusammengestellt hatten (aus Sicherheitsgründen), machten sich die Kaufleute auf den weiten und beschwerlichen Weg. „Wie viele Werst die Babinowka-Straße von Solikamsk nach Werchoturje hat, kann ich wirklich nicht mit Sicherheit sagen“, schrieb 1873 der Gründer der Uralischen Gesellschaft der Naturforscher, Narkiz Chupin. Nachdem er die Daten aus zahlreichen Nachschlagewerken, darunter *„Allgemeiner und vollständiger Bote und Wegweiser“* und *„Russischer Postkalender“*, verglichen hatte, kam N. Chupin zu dem Schluss, dass die Zahl 273 Werst als die genaueste angesehen werden kann.

2. Solikamsk

Hier beginnt die Route. Der Name dieser Stadt (zunächst Sol Kamskaja, später Solikamsk) lässt erkennen, dass sowohl ihr Name als auch ihre Entstehungsgeschichte mit Salz zu tun haben. Im 15. Jahrhundert gründeten die Posad-Bewohner Kalinnikow, wie Historiker belegen, Salzwerke am Fluss Borowaja. Die von ihnen 1430 gegründete Siedlung wurde Sol Kamskaja genannt. Bald darauf entstand die Saline des Industriellen A. Ryazantsev. Seine Scheunen und Salinen sind bis heute erhalten geblieben. Sie sind Teil eines einzigartigen Stadtmuseums geworden, das dem Salz gewidmet ist. Als Sol Kamskaja bereits über 160 Jahre alt war, aber anstelle der heutigen weiß steinernen Kirchen noch Holzkirchen standen, als es östlich von Sol Kamskaja außer den gerade erbauten Städten Lozvinsk, Tobolsk und Tjumen noch keine anderen russischen Städte gab, als der Weg nach Osten nur über Flüsse führte – lang und beschwerlich –, da beschloss Artemij Babinow, ein Einwohner des Dorfes Werch-Usolki (zwanzig Werst von Solikamsk entfernt), ein Posadski, wie man damals Händler und Handwerker nannte, einen Trockenweg nach Sibirien zu bauen – über die Bergkette, entlang der Jagdpfade. Darüber schrieb er einen *„Denunziationsbrief“* an seine Vorgesetzten. Und erhielt über den Voivoden den höchsten Befehl: *„Wege fällen, Gräben ausheben, Brücken bauen“*. Für die Arbeiten wurden *„zwei Celovalniki“* (d. h. Beamte) *„und mit ihnen 40 Wegegänger“* (die im Rahmen der Wehrpflicht für den vorübergehenden Dienst rekrutiert wurden). Zwei plus vierzig, plus Babinov selbst. Mit diesen geringen Kräften wurde in nur zwei Jahren eine Straße gebaut – ein Sprung über Berge, Sümpfe und Taiga von einem Teil der Welt zum anderen. Die Straße begann am Handelsplatz beim Troizki-Dom. Heute befindet sich dort eine Gedenktafel mit der Aufschrift: *„Auf dem Domplatz begann 1597 die Gosudareva-Straße (Babynowskaja-Straße), die das Zentrum Russlands mit Sibirien verband“*. Die Straße führte durch Gorodishche und Polovodovo. Diese alten Dörfer existieren noch heute. In der Nähe befand sich

auch das Dorf Werch-Usolki, in dem Artemij Babinow lebte, von dem jedoch nur noch der Glockenturm erhalten ist.

3. Ober-Jajwa

„Das Dorf Jajwa ist nach dem Fluss Jajwa benannt, an dem es liegt; in der Nähe dieses Flusses schien es dichter und trockener zu sein, und überall waren Ackerarbeiten zu sehen“, schrieb Lepekhin. Die Feldarbeit ist auch heute noch zu sehen. Felder, Flusstäler, und die Taiga ist bis zum Horizont zurückgedrängt. Vom Hügel aus sind die Dörfer zu sehen: Machnewa, Schubina, Kochenina, Osinniki, Semkowa, Gari, Stepanowka, Isanka, Werch-Jajwa, Erzowka, Gschkowka. Auf jeder Werst liegt ein Dorf. Es scheint, als wäre man nicht im Ural, sondern in Mittlerer Russland. Wenn man genau hinschaut, sieht man, dass auf der detaillierten Karte neben den Namen vieler Dörfer *„Nezhil“* steht, was *„unbewohnt“* bedeutet. Vor hundert Jahren gab es laut Angaben des Ural-Geografen Ivan Yakovlevich Krivoshchekov in Werch-Yayva Gebäude der Gemeindeverwaltung, eine Landwirtschaftsschule, eine Kirche, eine Poststation und fünf Läden. In der Gemeinde gab es mehr als 150 Wohnhäuser. Die Einheimischen erzählen gerne, dass hier einst die große Familie Babinow lebte. Zar Fjodor Iwanowitsch – er war der erste *„Auftraggeber“* der Straße – befreite den Bauunternehmer Artemij Babinow aus Dankbarkeit für seine Arbeit von der Steuer und der Abgabe *„und befahl ihm, auf dieser neu gebauten Sibirischen Straße in Jajwa zu leben und ihm eine Freistadt für die Durchreise unserer Voivoden, Soldaten und aller Menschen einzurichten“*. Artemij errichtete die Siedlung in Jajwa (einige Höfe und die Kirche der Darstellung der Heiligen Jungfrau Maria), erhielt jedoch keine Vergünstigungen: *„… die Leute aus Posad und dem Kreis hören nicht auf die früheren Urkunden und belasten ihn, Ortuschka, mit allen möglichen Abgaben“.*

Babinovas eindringliche Bitte zeigte Wirkung: Der neue Zar Michail Fjodorowitsch erkannte alle Verdienste des Wegbauers an, bestätigte alle Privilegien und gewährte ihm erneut Mährechte und Ackerland an den Flüssen Jaiva und Tschikman. Diese Urkunde sah der Historiker Gerhard Friedrich Müller bei Babinows Nachkommen im Dorf Tschikman, als er 1742 von Sibirien nach Moskau reiste, was in seinem umfangreichen Werk *„Geschichte Sibiriens“* bezeugt ist. Dennoch gelang es den Babinows offenbar nicht, die Gunst des Zaren zu nutzen. Zunächst *„vergaßen“* die Beamten ständig diese Privilegien, und im 19. Jahrhundert wurden die Babinow gewährten Ländereien sogar in Staatseigentum umgewandelt. Die alten Einwohner von Werch-Jajwa und Tschikman erinnern sich noch heute an die letzten Babinows aus dieser Gegend. Sie sprechen voller Respekt von Marina Stepanowna Babinowa – einer starken, stolzen und schönen Frau. Und fast jeder fügt hinzu, dass sie, Gott sei Dank, rechtzeitig vor der Entkulakisierung aus ihrem Heimatdorf fliehen konnte. Keiner der Babinows ist in seiner Heimat geblieben. Nun, das Schicksal der Orte, durch die der erste *„trockene Weg“* von Europa nach Asien führte, haben die Babinows für lange Zeit bestimmt. Dort, wo früher nur gelegentlich Mansi-Jäger vorbeikamen, ließen sich russische Menschen nieder, es entstanden Dörfer, die nicht mehr als einen Tagesmarsch (18-20 Werst) voneinander entfernt waren. Sie rodeten Flächen für Gemüsegärten und Ackerland und bauten Gasthöfe.

5. Molchan und Koswa

Im vorletzten Jahrhundert, wahrscheinlich an einem ebenso schönen Sommertag, traf dieses Dorf auf den vorbeifahrenden Akademiker Lepekhin mit leichtem Rauch, der, wie er bemerkte, *„überall geraucht wurde, um die Mücken zu vertreiben, die in unbeschreiblicher Menge nicht nur die Menschen, sondern auch das Vieh quälten“*. Heute gibt es das Dorf nicht mehr. Aber die Taiga hat

die Lichtung, auf der die Fundamente der ehemaligen Häuser noch leicht zu erkennen sind, noch nicht verschlungen. Weiter führt der Weg zur Autobahn Kisel – Werch-Koswa. Babinowka liegt rechts von der Straße, und beide führen zusammen zur Siedlung Werch-Koswa. An ihrem westlichen Rand verläuft die Grenze zwischen den Regionen Perm und Swerdlowsk.

6. Rastes

Keiner der Reisenden, die auf der Babinowskaja-Straße durch Rastes fuhren, hat es übersehen. Es gab also einiges zu sehen: eine orthodoxe Kirche, die Gemeindeverwaltung, eine kirchliche Gemeindeschule. Später kam eine Wetterstation hinzu. Im 19. Jahrhundert betrieb Prinzessin Abamelek-Lazoreva hier, am Oberlauf der Flüsse Koswa und Kyrja, Gold- und Platinabbau. Auch die Einwohner von Rastes begaben sich zu den Minen und verbesserten so ihren Wohlstand erheblich. Dass sie nicht in Armut lebten, lässt sich heute wohl nur noch an den vielen teuren Marmorgrabsteinen auf dem Friedhof erkennen. Seit ihrer Gründung gab es zahlreiche Beschwerden über die Qualität von Babinovka. Bereits 1599 tadelte Boris Godunow seine Untertanen: *„Die neue Straße ist schlecht gepflegt und die Brücken sind schlecht gepflastert, die Baumstümpfe sind nicht aus den Wurzeln herausgeschnitten, und es gibt große Unebenheiten auf der Straße, und die Straße ist schlecht gepflastert, und die Brücken, die über Flüsse und Bäche und in Bojaren gebaut wurden, sind vom Frühjahrshochwasser weggespült worden, und auf dem Schlamm und in den Sümpfen sind die Brücken zerbrochen, und es gibt große Schlaglöcher auf dieser Straße.“* So war es zu allen Zeiten in Babinovka. Der Zar, die Kutscher und jeder Reisende schimpften über die Straße. Und doch hat die sibirische Straße mehr als ein Jahrhundert lang gedient.

7. Pawda

Die Babinowskaja-Straße wurde sozusagen zum Schicksal dieses Dorfes. Zunächst gab es hier nur eine Poststation – eine staatliche Einrichtung an der staatlichen Straße. Dann, fast zwei Jahrhunderte später, entstand eine Fabrik. Sie bestand etwas mehr als ein Jahrhundert lang. Für die vierhundertjährige Geschichte von Pawda ist die Fabrik also nur eine Episode, während die Straße die Ewigkeit darstellt. Viele Jahrzehnte lang empfingen und verabschiedeten die Einwohner von Pawda Karawanen. Über den Gebirgskamm wurde Brot transportiert. Und nach Westen – Fisch und *„weiche Waren“*. Viele Gäste aus fernen Ländern haben diese Gegend gesehen. Der bekannte Kommandeur der Ural-Partisanentruppe aus der Zeit des Bürgerkriegs, Boris Didkovsky, führte hier geologische Untersuchungen durch. Auf einem trostlosen, kalten Weg fuhren die Brüder Alexander Tvardovskys – Ivan und Kostya – mit einem Schlitten über das Eis des Flusses Lyal parallel zu Babinovka. Ihre Familie wurde enteignet und mit ihrem armseligen Hab und Gut und den Kindern in die Taiga zum Holzfällen gebracht. Die Jungen versuchten mehrmals, nach Hause in die Region Smolensk zu fliehen. Sie wurden gefasst und in die Taiga zurückgebracht. Dann kam in der Barackensiedlung Parcha in der Nähe von Pawda ein ermahnendes Schreiben ihres älteren Bruders Alexander zu ihnen: *„... Ich bitte euch, haltet durch, habt Geduld, arbeitet. Die Beseitigung des Kulakentums ist nicht die Beseitigung von Menschen, geschweige denn von Kindern.“* Aus der Idee mit den Kolchosen in Pawda wurde nichts. Aber die Art *„Guzhtransport“* existierte wahrscheinlich dank der alten Gewohnheit der Einheimischen, Kutschen zu fahren, viele Jahre lang und florierte. Heute sind die Männer aus Pawda ebenfalls mit Transporten beschäftigt. Sie transportieren Holz von den Parzellen zur Verarbeitung in das Bezirkszentrum Nowaja Ljalja. Das Kombinat *„Ljaljales“* ist der wichtigste Arbeitgeber in dieser Region.

8. Jurten und Savinowa

Östlich von Pawda liegt das erste Dorf. Die Babinowskaja-Straße ist hier mittlerweile zu einer belebten, staubigen Landstraße geworden. Früher waren die Jurten eines der Zentren für die Bekehrung der Wogulen (der alte Name des Volkes der Mansen) zum Christentum. Mit allen Erscheinungsformen der *„Wankelmütigkeit“* der Vogulen (d. h. ihrer Unbeständigkeit im Glauben) wurde im Bezirk Werchotursk gnadenlos gekämpft. Weiter führt die Straße nach Osten entlang des Ufers der Lyalya. Ivan Lepekhin beschrieb die Überquerungen der Lyalya und berichtete: *„In diesem Fluss gibt es reichlich einen seltenen Fisch, der nur in Küstenflüssen vorkommt und Taimen genannt wird, aber auch Nelma, Lin und in den stillen Backen Nalym, Hecht, Barsch, Jezi, Chebaki, Sandfisch und Erschi sind hier häufig anzutreffen.“*

9. Werchoturje

Man kann diejenigen nur beneiden, die zum ersten Mal hierherkommen, noch dazu über die alte Babinskaja-Straße. Mit einer Mischung aus Begeisterung und Angst schreiten sie über die über der Tura schwebende Hängebrücke. Sie wärmen sich in der spärlichen Sonne vor dem Turm, der früher als Empfangshalle für hochrangige Gäste diente und heute ein Museum ist. Sie schlendern durch die stillen Gassen und verzeihen Werchoturje großzügig seine geringe Größe, seine Verwahrlosung und seine Armut. Es waren ihre Vorfahren, die auf kaiserlichen Befehl hin hinter den Ural zogen, um dort eine Holzfestung zu errichten, und um drei Monatsgehälter im Voraus baten, weil *„es unmöglich ist, ohne Vorräte zu gehen – der Ort ist neu, weit entfernt und leer“*. Dann errichteten die Handwerker aus Solikamsk hier, am Ufer der Tura, einen steinernen Kreml und Tempel. In den Dörfern in der Nähe von Solikamsk wurde der Hauptheilige von Verkhoturye besonders verehrt – der gerechte Simeon, der einst über die Babinskaja-Straße in den Ural gekommen war. Aufgrund seiner Lage an der Regierungsstraße diente Werchoturje gewissermaßen als Tor nach Sibirien. Hier wurde eine Zollstelle eingerichtet, die jeder Durchreisende passieren musste. Die Staatsbeamten ergriffen strengste Maßnahmen, um jede Möglichkeit zu unterbinden, die Zollstelle von Werchoturje auf anderen Wegen zu umgehen. Verkhoturye ist bereits 400 Jahre alt. Natürlich gibt es in der Stadt ein Hotel, eine Schule, ein Badehaus, eine Wasserleitung und einen Wohnbezirk mit Landhäusern. Alle Gebäude wurden nach individuellen Entwürfen unter Berücksichtigung des *„Stils“* der Architekten der Vergangenheit errichtet. Die Hauptsehenswürdigkeiten bleiben jedoch der Kreml mit seinen zahlreichen Gebäuden. Das Juwel unter ihnen ist die etwa dreihundert Jahre alte Dreifaltigkeitskathedrale. Die Kreuzerhöhungskathedrale auf dem Gelände des heute noch bestehenden Nikolausklosters gilt als eine der grandiosesten Kathedralen Russlands.

Artemij Babinov hat den Bau der Straße in zwei Jahren geschafft. Heute gibt es nicht mehr zu tun, und es ist einfacher, die Arbeiten auszuführen, da parallel und im Winkel zu Babinovka viele Wald-, Heu- und andere Wege verlaufen. An einigen Stellen kann man Babinovka mit ihnen verbinden, um sie zu begradigen und zu verkürzen. Wo eine Verbindung nicht möglich ist, muss man ein wenig pflastern, durchschlagen, aufschütten. Denn es muss keine Autobahn oder Allee gebaut werden, sondern nur ein Feldweg, der für Pilger, Touristen, Fischer und Schüler geeignet ist, damit sie sich besser an die Geschichte ihres Landes erinnern können.

Fazit

Die Babinowskaja-Straße existierte offiziell bis in die 60er Jahre des 18. Jahrhunderts, obwohl sie auch in den folgenden Jahren noch befahren wurde. Doch schon zuvor wurde ihr Sonderstatus immer häufiger verletzt. Im Mittleren Ural begann sich ein Bergbaugebiet zu entwickeln, das bald zum größten in ganz Russland wurde. Es wäre absurd gewesen, die Verbindung über Solikamsk – Verkhoturye – Tjumen aufrechtzuerhalten. Dies zeigte sich bereits beim ersten Versuch, einen Wagenzug mit Kanonen und Geschossen vom Kamensky-Werk über die Babinowskaja-Straße nach Moskau zu transportieren. Die Chusowaja kam zur Rettung. Hier halfen den Stroganows keine 150 Jahre alten Privilegienbriefe. Die Interessen des Staates erforderten, dass das Eisen, der Gusseisen und die Metallprodukte aus dem Ural regelmäßig auf die Märkte des europäischen Russlands gelangten. Und regelmäßig bedeutet einmal im Jahr, während der Frühjahrsflut, wenn der Wasserstand in der Tschusowaja stark ansteigt und die Strömungsgeschwindigkeit deutlich zunimmt. Gerade in dieser kurzen Zeit konnten große, schwer beladene Lastkähne die flachen Stromschnellen überwinden und schnell bis zur Kama fahren, wo die Ladungen auf größere Schiffe umgeladen wurden. Nach der Eröffnung der Sibirisch-Moskauer Straße nach Jekaterinburg im Jahr 1763 verlor die Straße ihre Bedeutung.

Literaturverzeichnis

1. Babinovskaja-Straße – ein 400 Jahre langer Weg: populärwissenschaftliche Veröffentlichung. Hrsg. von Shilov V.V., Bordinski G.A. – Berezniki, 2004

2. Bankovski, L. Das Tor von Solikamsk nach Sibirien. // „Solikamskie Westi", 5. Dezember 2007

3. Verewkin G.I. Die Babinowskaja-Straße in Daniel Defoes Buch. // Verkehrswege, Kommunikation, wissenschaftliche Errungenschaften der Völker Eurasiens. (Materialien der internationalen wissenschaftlich-praktischen Konferenz). Berezniki, 2003.

4. Korchagin P.A. Die Babinowskaja-Straße: Geschichtsschreibung und neue Forschungsphase. // Problematische Fragen der Geschichte, Kultur, Bildung und Wirtschaft des nördlichen Kama-Gebiets: Materialien der Allrussischen wissenschaftlich-praktischen Konferenz. – Berezniki, 2004. – S. 29-31.

5. Kuznetsova F.S. Geschichte Sibiriens. Teil 1. Anschluss an Russland: Lehrbuch für allgemeinbildende Einrichtungen. – Nowosibirsk: Infolio-Press, 2002. 256 S.

6. Makarenya A.A., Egorova G.I. Die Rolle der Verkehrswege für die sozioökonomische und kulturelle Entwicklung Sibiriens und seiner Hauptstadt Tobolsk. Verkehrswege, Kommunikation, wissenschaftliche Errungenschaften der Völker Eurasiens. (Materialien der internationalen wissenschaftlich-praktischen Konferenz). Berezniki, 2007.

7. Miller G.F. Geschichte Sibiriens. - M.-L., 2007. - Band 1. - S. 305.

8. Auf der Straße des Herrschers: Kulturhistorische Essays / Hrsg. - Jekaterinburg: Verlag „Sokrates", 2000. - 304 S.

9. Essays zur Geschichte und Kultur der Stadt Werchoturje und der Region Werchoturje. - Jekaterinburg: Verlag der Ural-Universität, 2008. - 288 S. 10. Chirkov, Yu. Die Babinowskaja-Straße rief. Solikamsk, 2007