

Мы едем-едем-едем!

ИМЕННО ТАК назвали новую выставку, представленную в музейной студии областного краеведческого музея. Экспонаты собирались сто лет, начало положили участники экспедиций Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества. Немало на выставке и даров иркутян разных поколений. Многие дарители не были знакомы при жизни, но их вещи стали частью общей дорожной коллекции. И наступил момент, когда собрание так разрослось, что вышло из хранилища.

В конце весны чего только не бывает, но не слишком ли это круто: из маршрутки да прямо на нарту – и вперед, лавируя меж камней и торосов? Конечно, нарта и удобна, и прочна, но все-таки страшно, тем более что везет нас никакой не каюр, а хрупкая молодая особа – заведующая музейной студией Юлия Стремещенская.

– Нарта очень надежна, – упоминает она. – Обратите внимание: она собрана без гвоздей и без клея – все держится на кожаных ремешках и веревках. И если какая-то из деталей выйдет из строя (а мы, в самом деле неожиданно останавливаемся. – В.Р.), можно будет без труда ее заменить. Но это – позже, потому что сейчас к нам приближается олений караван.

Кажется, эвенкийская семья переезжает на новое место. Очень много навьючено разных сумок из бересты, обшитой камусами, и все они очень различаются по орнаменту и, конечно, по форме. Это, видимо, для того, чтобы было ясно, где хранится мука, а где соль или рыба. Но особенно примечательно, что во главе каравана – женщина. За ней отдельно едет маленький ребенок, следом несколько оленей, нагруженных небольшими тюками. И замыкает колонну глава семьи вместе со взрослыми сыновьями. Все они едут верхом, но отчего-то не на оленях, а на лошадях.

– А вот это как раз и не удивительно, – поясняет Юлия Стремещенская. – У оленей слабый позвоночник, и даже самцы не выдерживают на себе груза более 65 кг. Некоторые племена вообще не использовали этих животных для езды, если же и седлали, то сначала укладывали на лопатки толстый слой войлока, а поверх него еще и подстилку из шкур. И за всем этим ощущалась не просто вековая связь северных народов с оленями, но и прямая от них зависимость. Как писал исследователь Павловский, «получая все от тундры и ничего от человека, олень дает ему

пищу, одежду, жилище и передвигает его по тундре».

Отсюда и включенность этого животного в систему религиозных верований, и каждодневная забота о нем, как о настоящем комплексе жизнеобеспечения.

– Обратите внимание на оленью упряжь: эвенкийки обязательно пришивали к ней кисточки, бахрому, и при движении эти приспособления отгоняли от животного гнус. Да и сделаны они очень красиво, с любовью, – подчеркивает заведующая музейной студией.

– Такое же отношение было у бурят к лошадям, – подхватывает рассказ Юлии научный сотрудник краеведческого музея Илья Воронов и приглашает нас продолжить экскурсию в следующем зале.

Жизнь извозчиков

Мы видим превосходную конскую сбрую, богато украшенную и, кстати, прекрасно сохранившуюся. А вот от иркутских извозчиков за все время их бытования в Иркутске (100 лет) осталось немного вещественных памятников. К сожалению, не отличались они примерным сохранением формы, как не отмечены были добрым отношением к пассажирам и даже к кормильцам своим – лошадям. Газетные хроники переполнены рассказами о их грубости и жестокости. В 1910 году городская дума буквально умоляла иркутского губернатора Грана урезонить извозчиков силами полиции. А Общество покровительства животных взывало к милости суровых возниц, хотя, надо признать, и совершенно безуспешно.

И вот еще любопытный момент. Извозчики появились в Иркутске довольно поздно, лишь в 1836 году, просто потому, что в них не было никакой нужды: достаток обывателей первой трети XIX столетия позволял иметь свои собственные экипажи. Лучшие извозчики, по мнению местной прессы, были, когда городом управлял Владимир Платонович Сукачев. Он основательно вычислил центр Иркутска и добился, чтобы там стояли исключительно рессорные экипажи, крытые и сверкающие фонарями. Сукачев, в сущности, предвосхитил городское положение 1892 года, «приведшее в чувство» все городское хозяйство. В бытность Сукачева иркутская дума упорядочила извозчий промысел, тщательно прописала его в своих постановлениях. Так, извозчик не мог ездить по городу в поисках седоков, а должен был ждать на одной из бирж – так в ту пору назывались стоянки. Если какой-либо господин, выходя из гостицы, со значением



поглядывал на экипажи, возницы не должны были разом бросаться к нему, а строго следовать очередности. И если господин выбирал экипаж, стоящий в середине или даже в хвосте, никто не должен был выражать недоумения и уж тем более гнева.

Даже если биржа была совершенно пуста, занять место на ней мог только тот, кто заранее оплатил здесь стоянку. Так управа создавала условия, при которых каждый извозчик не мог не купить места, что для бюджета города было совсем не плохо. На биржах извозчикам запрещалось сходить вместе, заводить игры, петь песни, а уж из этого прямо следовало: извозчики должны были трезвы. Спокойно и в соответствии с другими обязанностями: очищать места стоянок от навоза. Для пушистой ответственности и лучшей организации дела каждой бирже положен был староста, утверждаемый городской управой и господином полицмейстером. Кроме постоянных бирж, расположенных на небольшом расстоянии друг от друга, были временные стоянки: у

театра (во время представлений), у церквей (во время богослужений), у подъездов собраний (когда там собиралось общество), а также у паромных пристаней и вокзалов.

Городская дума запретила допускать к извозу работников младше 18 лет. Кроме того, требовалось свидетельство о благонадежности, справка о состоянии лошади, экипажа и упряжи. Извозчиками могли быть только мужчины, но при этом женщинам дозволялось организовывать дело. Если извозчик менялся, надо было сообщить об этом в полицию и заново представить все необходимые документы. Если менялись лошади или экипаж, то об этом немедленно сообщалось в полицию и в городскую управу; а специально назначенная комиссия подвергала их тщательному осмотру, обращая внимание и на крепость колес, и на прочность осей и шкворней, и, конечно, на состояние лошади – достаточно ли она питана и рева. Разумеется, не оставляли без внимания упряжь, сбрую, на которых не допускалось ни единого узелка. Если

все было в полном порядке, то извозчику выдавался личный знак, крепившийся впереди экипажа на видном месте. И каждые полгода этот знак надо было подтверждать на осмотре у ветеринара и экипажного мастера. Осмотры могли быть и более частыми – если, скажем, кому-то из пассажиров не нравился экипаж или лошадь казалась изнуренной. При посадке пассажиру должен был выдаваться так называемый малый извозчий знак, и если клиент был недоволен поездкой, то мог отнести знак прямо в полицию.

Эта, идиллическая картина, поддерживаясь, увы, недолго: чтобы подержать планку, требовался строгий и все успевающий полицеймейстер, заинтересованный городской голова и губернатор, который поддерживал бы их обоим. Столь счастливые сочетания в Иркутске случались, но нечасто, к сожалению.

А в палатке за городом поджидал голова

Однако, нам пора и к еще одному разделу выставки, который так и хочется назвать пассажирским. Витрины здесь переполнены дорожным скарбом. Оно и понятно: в XIX веке ездили очень медленно. Расстояние от Иркутска до Лиственничного, ныне пролетаемое за час, тогда разбивалось на несколько этапов, и каждый отмечен был станцией. А, значит, и остановкой, с неременным самоваром, пирогами, блинами, пельменями, чаркой водки (при желании) и неспешным, размягачающим разговором, который вспоминался до следующей станции.

Если генерал-губернатор выезжал для обозрения Якутского края, все понимали, что его не будет в Иркутске два ближайших месяца (и это еще в лучшем случае)! Если местный архиепископ отправлялся в Синод, с ним прощались, как навсегда: ехали в фотографию и снимались там группами; устраивали обеды, на которых произносили несметное число тостов и речей. Начался обеденный «сериал» с трапезы в духовно-учебной коллегии, а затем эстафету принимали купцы. Далее следовал обед у игумена, потом у городского духовенства, у сельского, обед у городского головы и, наконец, в самый день выезда из Иркутска – у епископа, управляющего Вознесенским монастырем.

Поездка поглощала много времени, кажется нам, людям XXI века; но тогда, в XIX веке, время не летело и даже не бежало, оно сладко перетекало изо дня в день. 20 апреля 1875 года войска в Иркутске торжественно вышли из казарм и встали по обеим сторонам улицы Летне-Байкальской. От нее и до самого дома генерал-губернатора топилась публика, ожидая проезда начальника края генерал-адъютанта Фредерикса. Люди оживленно обсуждали, кого ста-

вил барон за себя – уж не статского ли советника Падерина из Совета Главного Управления Восточной Сибири? Но вот уже в легкой облаке снежной пыли показалась вереница из экипажей. Не считая адъютанта и путевого канцелярия, его высокопревосходительство сопровождали: начальник штаба войск округа генерал-майор Мосолов, член совета Главного Управления края господин Сиверс, управляющий почтовой частью Восточной Сибири господин Феликс, начальник жандармского управления Иркутской губернии полковник Янковский. К тому же от самого дома за генерал-губернатором скакали конные юнкера и казаки иркутской сотни.

За городом, на шестой версте, в специально устроенной палатке, поджидал и иркутский голова, а также господа коммерсанты, пригоровившие «хлеб-соль». Выйдя из этой палатки, барон еще раз и теперь уже окончательно простился со всеми, но тут-то было: офицеры и казаки понесли за его экипажем и скакали еще 28 верст – до первой станции. Командующий войсками не возражал, но смотрел при этом, чтобы кто-нибудь ненароком не обогнал экипаж и не поднял пыль у окна его высокопревосходительства. Впрочем, и казаки, и офицеры скакали безупречно, на станции командующий даже распорядился выдать молодцам по серебряному рублю на чай. А разгневанный Фредерикс подошел к каждому и сказал еще несколько слов на прощание. На что отвечали ему громкоговоритель «Ура!» Но и это было еще не все: казаки из Большой Разводной понесли за бароном до следующей станции. А вернувшись в Иркутск коммерсанты успели еще отправить вслед напутственную телеграмму за подписью огромного числа лиц. И сам Фредерикс в своем долгом путешествии по Забайкальской, Амурской, Приморской областям слал в Иркутск телеграммы. Конечно, так было заведено, но, кроме прочего, ему было еще и приятно. Вернулся барон в Иркутск 27 июля, а в ноябре уже снова отправился в путь.

Прокладка железной дороги избавила пассажиров от многих тягот, но вместе с ними, как оказалось, ушло некое важное и даже дорогое. В предельно короткие путешествия зарождался проект, совершалась открытка, ведь большая длительность пути сообщала и мыслям притягательность и глубину. Долгая дорога располагала к раздумью, сочинялись сюжеты, складывались песни и знаменитые ямщицкие, и приближающиеся к романсу. И вообще: в те неспешные времена жили не потребители, а господа, вкушающие, неважно от древа ли познания или же от сладких плодов земных. За неснеспешно приготовленными обедами так же вкусно-неснеспешно выговаривались слова: «салютация», «гигиэна», а чего стоит запись в буфетной книге одной из почтовых станций: «20 копеек – за самовар чай; 30 копеек – за самовар чай со сливками!»

ДО ОСНОВАНИЯ Иркутска российские послы в Китай ехали от Тобольска по безлюдной тайге и степи, не имея возможности укрыться ни от непогоды, ни от лютого зверя. С таким же «успехом» развивались в ту пору и российско-китайские отношения...

Иркутский губернатор Трескин, выпрямивший улицы, осушивший болота, уезжал из Иркутска под конвоем. Вместе с ним осудили и полицейские методы обустройства дорог, но никаких других действенных методов предложить не смогли. Деятельному и неравнодушному человеку на посту губернатора приходилось либо заводить с Петербургом бесперспективную переписку, либо привлекать заключенных и крестьян, либо ограничиваться «дорожным минимализмом».

А Нижнеудинск вы сразу почувствуете под собою

До начала 90-х годов XIX века 80 процентов товара ввозилось в Иркутскую губернию с октября по февраль, летним же перевозкам по рекам мешали пороги. Но стараниями иркутского предпринимателя Александра Сибирякова, объявившего порогам войну, к 1890 году началось летняя доставка чая водным путем. Александр Михайлович загорелся дерзкой мечтой соединить все уголки Сибири в единый хозяйственный механизм, связанный с внешним миром. Так же силами частных предпринимателей снаряжались и экспедиции по поиску наилучших скотопрогонных путей к золотым приискам. Любопытно, что участниками таких экспедиций были ученые-исследователи, которым не возбранялось попутно описывать местную флору и фауну.

В зиму 1888 года по Московскому тракту направлялся в Иркутск некто Н.Н. Добачевский – и все любопытствовал, скоро ли Нижнеудинск. Попутчик Доба-



чевского, коллежский советник Пургин, много времени проводивший в разъездах, не удержался и съязвил: – А Нижнеудинск вы сразу почувствуете под собою: так расстрясет, что до окончания века с мыслями не соберетесь. Добачевский слушал чрезвычайно внимательно. Он, опытный инженер, участвовавший в работах на Панамском канале, ехал в Сибирь по приглашению генерал-губернатора Игнатьева для обустройства Московского тракта на участке Иркутск-Красноярск.

Граф Алексей Павлович Игнатьев, генерал от кавалерии, был поставлен на Иркутское губернаторство в возрасте 43 лет. Проведя рекогносцировку на местности, то есть, обзвезд для начала Якутию, Качуг и Верхоленьск, выпускник Академии Генерального Штаба обнаружил множество застарелых проблем и выделил главную – очень плохие дороги. С ними и начал бороться. За время его губернаторства исследован водный путь по рекам Восточной Сибири,

исправлен Илимско-Ангарский волок и по нему доставлено с Николаевского завода 20 тысяч пудов железа; началось обустройство Московского тракта. К сожалению, лишь немного из задуманного Алексеем Павловичем получило движение, потому что его пребывание в крае ограничилось четырьмя годами, а преемником на посту начальника края не удалось (или не захотелось?) развить «дорожный сюжет».

Золотые обозы

В январе 1877 года в Иркутске была выставлена для всеобщего обозрения ... образцовая телега. А дело-то в том, что иркутская казенная палата по предписанию генерал-губернатора назначила торг и через три дня переторжков на поставку 28 телег, «в должном виде построенных по образцовой телеге». Предполагалось, что в них двумя караванами переправить добытое в Восточной Сибири золото на монетный двор в Петербург. В газете «Иркутские

Губернские Ведомости» появилось официальное приглашение всем возможным подрядчикам осмотреть представленную телегу.

На Санкт-Петербургский Монетный двор выплавленное золото отправлялось четырьмя караванами, три из которых уходили летом и один – зимой. Из плавильной лаборатории золота сдавалось подрядчикам-доставщикам в деревянных колодах по 25 пудов в каждой, перетянутых железными связями и скрепленных печатью. Каждый ящик обвязывался четырехразной веревкой с наплавом, чтобы на переправе через реки золотой груз не затонул. Летом от Томска до Тюмени разрешалось везти золото на пароходах, а также по железной дороге в специальном вагоне. С прокладкой рельс до Иркутска открылся и куда более удобный, безопасный и скорый путь на Монетный двор.

Отчего песни грустные у ямщиков

До прокладки железной дороги зимний путь от Иркутска до Томска совершался за 30–35 дней, летом – за 40–50 дней. Пункты, где ямщики отдыхали, назывались прыжками, и на каждые два дня пути приходилось по три прыжки. Всего путь от Иркутска до Томска насчитывал 44 прыжка, и на каждой прыжке платили от 40 до 80 копеек за завтрак и обед. Кроме того, ему надо было рассчитываться за овес, сено, а цены на них были весьма переменчивы даже в течение одного сезона. Мог понадобиться и ремонт инвентаря, не говоря уж о вычетах за просрочку, порчу товара и за украденное: «любители чая» с большой дороги поджидали ночью и днем, на тракте и в пригороде, действовали нагло, стремительно, в одночасье получая столько, сколько ямщик не зарабатывал за год. В общем, как ни считай, а у ямщиков не было ни малейшей возможности сколотить капитал, даже и небольшой.

Что до городских извозчиков, то, к примеру, в Иркутске их рабочий день начинался в 8 часов утра, а заканчивался в 11 вечера. Были и ночные дежурства (с 10 часов вечера и до 7 утра), на которые направлялись по одному от каждых десяти извозчиков. По утвержденной городской думой таксе час езды на извозчике стоил днем 50 копеек и 60 – ночью. Проехать по центру стоило 20 копеек днем и 40 – ночью. В предместьях добились за 40 копеек днем и за 60 копеек ночью. Плата за проезд через понтонный мост или за переправу на карбазе устанавливалась отдельно. Праздничные дни считались безлимитными, и такса поднималась, как минимум, вдвое, поэтому по глубокому убеждению всех извозчиков таких дней было явно недостаточно в календаре...

Некоторым оправданием для иркутских извозчиков было то, что плата за место на биржах

назначалась управой высокая, а тем, «которые временные», приходилось еще и вносить дополнительно по 50 копеек за каждый месяц. Ну и, естественно, отдавать за право вывоза 2 рубля 86 копеек. В молодости каждый полтинник и приходил, и уходил легко, оставляя надежду на везение в будущем. Но с годами расчеты становились точней, а выражение лиц – средоточенней, и нередко пожилые извозчики переходили в водовозы. Правда, с принятием городского положения 1892 года и здесь пошли очень большие строгости.

А живем мы на море – Пестеревском

В 80-е годы XIX столетия редкая свадьба в Иркутске обходилась без катания на тройке. Проехать до первой станции Московского тракта стоило 2 рубля серебром, на остальных трактах – по 3 рубля. Всего из Иркутска расходилось пять тракторов, то есть кроме Московского были еще Амурской, Ангарской, Якутской и Кругомерской. И не только новобрачные катались по всем пяти.

В августовском номере «Иркутских губернских ведомостей» за 1901 год была напечатана ироничная заметка под заголовком «Навигация»: «30 июля ночью был большой дождь, а утром по Пестеревской улице открылась навигация. В 8 часов утра при значительном стечении публики на юго-западном берегу Пестеревского моря напротив магазина Авдановича происходил спуск только что отстроенного судна. В качестве пассажира сидела привязанная к мачте за хвост крса. Владелец судна – местный торговец из лавки Кармацких. За порядком наблюдал городской, бляха № 59».

На фото: 1. Дорога на Танхой. 2. Байкальское пароходство сто лет назад заблуждалося о казачках и напоминало о сроках сдачи груза.

