

Дорога в железный век

1898 год в Иркутске завершался на цирковой манер: в декабре заезжий гастролёр приглашал посмотреть панораму, затем демонстрировал нумизматическую коллекцию, под занавес же предложил посмотреть дрессированных крыс.

Две из них, по общему признанию, «выказывали неподдельное дарование», и о них говорили едва ли не с умилением. Но всё меркло перед главным событием года — прибытием в Иркутск первого поезда.

Местная газета передала общее ощущение, начав репортаж с вокзала лаконичным «Свершилось!» В самом деле: явлен был результат многолетних стараний и тревог.

К 1894 году, когда в устье Ушаковки начали проводиться инженерные изыскания, а напротив Знаменского монастыря измерялась глубина Ангары, все вокруг только и говорили, что о железнодорожном понтоне. Слухи подогревало прибытие в Иркутск 5 тыс. рабочих — обыватели с опаской передавали друг другу, что скоро доставят и каторжных, числом не менее 2000. Власти успокаивали, как могли, но вопрос о строителях не только оставался, но и обострялся время от времени. В самый день закладки железнодорожного вокзала не обошлось без происшествия: двое рабочих вступили в драку с городовым. Полицейский два раза выстрелил в воздух и, отступая, попал в творильную яму с известью. Выбраться из ямы ему уже не удалось: забросали камнями и до смерти забили стегами.

Скромное обаяние паровозного гудка

Простой, на первый взгляд, вопрос, где же именно быть вокзалу, вызывал ожесточённые споры обывателей. Одни боялись, что линия пройдёт по Амурской улице, а сам вокзал построят на Петрушиной горе. Другие твёрдо стояли на том, что бросят ветку по берегу Ушаковки, так что и вокзал будет в Знаменском предместье или, на крайний случай, в Ремесленной слободе.

Заезжие инженеры Н.П.Меженинов, В.Д.Лота и М.Ф.Третьяков на заседаниях думы доказывали, что лучшим местом для постройки железнодорожной станции будет площадка на левой стороне Иркута, а понтонный железнодорожный мост надо строить за Московскими воротами, откуда и проложить рельсы в Лиственничное. Дума возражала, резонно ссылаясь на разливы Иркута. И вообще усиленно хлопотала об устройстве вокзала как можно ближе к центру города. Что было удобно во всех отношениях, но особенно важно купцам, составлявшим думское большинство.

Городские власти хорошо понимали, что всё решает Петербург — там и хлопотали главным образом. Время от времени из столицы наезжали комиссии, и чем дальше, тем более important persons возглавляли их. Наконец, в июле 1895 года прибыл товарищ министра путей сообщения господин Петров. На обеде в его честь гость заметил, что ходатайство города «будет принято во внимание», но заметил не очень твёрдо. И министру Хилкову, как видно, недостаточно чётко доложил, потому что месяца полтора спустя пожаловал в Иркутск и сам министр.

Встречали его хлебом-солью на серебряном блюде с надписью: «Иркутское городское общество его сиятельству Михаилу Ивановичу князю Хилкову». Снова убеждали, снова-таки возлагали надежды. Но миновало полгода — и опять начались совещания по выбору места для вокзала, на этот раз с начальником строительства Средне-Сибирской железной дороги Межениновым. И наконец-то окончательно определились: большой вокзал строить в Глазково, а малый, с товарной станцией и паровозными мастерскими, — близ скита Вознесенского монастыря.

27 июля 1898 года к скиту прибыл первый поезд. «До Иркутска долетают свистки паровоза!» — торжествовала одна из местных газет. А к 4 августа до Иркутска дотянулись и рельсы. «В 6 1/2 вечера», — счёл нужным уточнить летописец.

Кто-то выиграл, а кто-то проиграл...

В ноябре 1898 года, впервые за всю историю, караван с золотом был отправлен из Иркутска не на лошадях, а поездом. И прибыл на Монетный двор в Петербурге на шестнадцатый день, в то время как прежде дорога отнимала два месяца.

Вслед за «золотыми вагонами» последовали и «чайные», а среди обычных пассажиров замелькали важные персоны. Герцог Абруцкий, сын итальянского принца Виктора Эммануила, счёл возможным прокатиться за Байкал. Как бы просто, инкогнито, хотя встречен был на иркутском вокзале губернатором и принят как важный гость.

Сыну наследного принца, можно сказать, повезло, ведь за всё его путешествие не было ни одного происшествия, а вот управляющий ведомством попечительских учреждений императрицы Марии граф Протасов-Бахметев не рассчитал: поезд, на котором он ехал, потерпел крушение, один человек погиб, трое ранены.

А три месяца спустя «чайный поезд» столкнулся на станции Тельма с поездом, вёзшим новобранцев; оба паровоза — вдребезги, пять вагонов с чаями — всмятку, и только вагоны со спавшими новобранцами, оторвавшись от паровоза, не пострадали.

Вообще же статистика беспощадно показывала, что и жители прижелезнодорожных деревень (они же и обходчики, путевые сторожа и пр.), и их домашний скот оказались не готовыми к жизни «на железке», требовавшей куда большей осторожности, чем прежде. В августе 1901 года появилась инструкция Министерства путей сообщения: «Сидение или лежание для отдохновения на полотне дороги и перебегание через пути перед самым идущим поездом безусловно воспрещается».

Прокладка железной дороги очень по-разному сказалась на предпринимателях: к примеру, красноярские виноторговцы выиграли, а иркутские проиграли, потому что красноярский спирт, стоящий 1 рубль за ведро, встал на колёса и скоро потеснил иркутский, продававшийся вдвое дороже.

Трое тихих американцев из Чикаго

С прокладкой железной дороги сам ритм жизни стремительно изменился, всё как будто тронулось и устремилось куда-то, одержимое страстью движения. И трёх лет ещё не прошло с момента прихода к нам первого поезда, а вокзал казался уже слишком мал, летом отезжающие располагались на ночлег прямо на привокзальной площади. Корреспондент «Иркутских губернских ведомостей», собравшийся съездить куда-то, обнаружил, что в кассу стоит огромная очередь, в зале накурено, одна уборная первого класса оккупирована офицером с ребёнком и нянькой, а другая — семьёй вокзального буфетчика.

Рубрика «Местные новости» газеты «Иркутские губернские ведомости» всё более наполняется железнодорожными хрониками. Живописуются лопнувшие рельсы, снежные заносы, сход вагонов при манёврах; сообщается о недостатке пара, как одной из причин опоздания поездов, язвительно замечается, что даже поезд с начальником Забайкальской железной дороги не смог прийти по расписанию. А в полицейских сводках всё чаще мелькают сообщения о пропаже больших грузов — встав на рельсы, и преступники стали действовать с большим размахом.

За досадными фактами и обидными недоразумениями вольно или невольно забывалось об огромном значении Транссиба. Взгляд иностранцев был куда более дистанцированным и, естественно, более объективным. Задолго до прихода в Иркутск первого поезда, в январе 1896 года, город посетили трое американцев из Чикагского железнодорожного музея, тщательно собиравшие любые экспонаты, связанные со строительством. Спохватившись, и Комитет по строительству Сибирской железной дороги в августе 1898-го нанял доктора Пясецкого, художника и путешественника, снимать железнодорожные виды. При этом комитет отвёл для Пясецкого целых два вагона.

С возвратом через 49 лет

С приходом железной дороги шанс поправить семейный бюджет получили 13 мелких домовладельцев в Глазково, чьи строения стояли на месте, выбранном под вокзал. Сговорившись, домовладельцы заломили непомерные цены, но оценочная комиссия, возглавленная городским головой, не стесняясь, урезала их аппетиты.

Приближение первого поезда побудило задуматься о постройке в Иркутске конно-железной дороги. 7 августа 1896 года инженер Кривцов подал в городскую управу заявку на постройку конки с набережной Ангары по Дёгтевской — Ивановской — Большой — Якутской* до Артиллерийского склада. А также с перекрёстка

Ивановской и Семинарской через Большую на Пестеревскую к Арсенальской, а оттуда — на Преображенскую**, до кадетского корпуса. При этом Кривцов хотел взять дорогу в концессию на 49 лет.

Пока в думе дискутировали предложение инженера, один из предпринимателей взял да и построил «железную дорогу» на главной, Тихвинской площади***. Она могла бы стать неплохим развлечением на наступающей Пасхальной неделе, но на фоне Транссиба эта крошечная дорога показалась совсем уж игрушечной — и кататься никто не стал. Предприниматель понёс убытки, но что поделаешь: у железной дороги и «аргументы» железные.

Автор благодарит за предоставленный материал со трудников отделов историко-культурного наследия, краеведческой литературы и библиографии областной библиотеки имени Молчанова-Сибирского.

* По Российской — Пролетарской — К.Маркса — Рабочего штаба

** С перекрёстка Пролетарской и Польских повстанцев через К. Маркса на Урицкого к Дзержинского, а оттуда — на Тимирязева

*** Сквер имени Кирова

Автор: Валентина Рекунова © Восточно-Сибирская правда ИСТОРИЯ, ИРКУТСК № 217 22.02.2008, 12:52

URL: <https://babr24.com/?ADE=43556> Bytes: 8750 / 8715 Версия для печати Скачать PDF

 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бобра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)

Эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

Эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

Эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)