

Придорожный сюжет

В октябре 1888 года на три с половиной недели было закрыто движение в самом центре Иркутска – на Ивановской*, но ни конный, ни пеший не только не подавали признаков недовольства, но, напротив, с гордостью повторяли: «А Ивановская-то шоссировается!»

В ноябре выпал снег – и уже не растаял, и возвысившаяся было Ивановская сравнялась с другими иркутскими улицами, по которым теперь одинаково быстро проносились экипажи на зимнем ходу.

«Нижнеудинск сразу почувствуете»

В зиму 1888 года редкая свадьба в Иркутске обходилась без катания на тройке. Проехать до первой станции Московского тракта стоило 2 рубля серебром, на остальных – по 3 рубля, всего же из Иркутска расходились пять трактов – то есть кроме Московского были ещё Амурский, Ангарский, Якутский и Кругоморский. И некоторые новобрачные катались по всем пяти. Не из дешёвых, но несомненное было удовольствие.

В ту же зиму 1888 года по Московскому тракту направлялся в Иркутск некто Н.Н.Добачевский и всё любопытствовал, скоро ли будут проезжать Нижнеудинск. Коллежский советник Пургин, по всему видно, много времени проводивший в разъездах, не удержался, съязвил:

– А Нижнеудинск вы сразу почувствуете под собою, – и добавил, эффектно выдержав паузу: – От Нижнеудинска до Иркутска – самый трудный участок пути. При нынешнем многоснежии, впрочем, и терпимо-с, а вот в октябре, в апреле или же после июльских дождей ездить здесь не советую: так растрясёт, что до скончания века с мыслями не соберётесь. Да-с.

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 обзрев для начала Якутию, Качуг и Верхоленск, выпускник Академии Генерального штаба обнаружил множество застаревших проблем. Однако не погрузился в них, а выделил главную – очень плохие дороги.

Принцип дорожного минимализма

За время губернаторства графа Игнатьева 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 небольшое из задуманного Алексеем Павловичем получило движение, потому что его пребывание в крае ограничено было четырьмя годами; преемники же вовсе не загорелись развивать «дорожный сюжет».

Генерал-губернаторы были люди военные, и главной задачей их считалось поддержание порядка, особенно в нашем ссыльно-каторжном крае. Никаких развивающих программ для Сибири не существовало; никакие дополнительные средства не выделялись. Деятельному и равнодушному человеку на посту губернатора приходилось либо заводить переписку с Петербургом (весьма бесперспективную), либо поднимать дороги силами заключённых и крестьян, насильно отрываемых от земли. К таким полицейским методам прибегал, к примеру, иркутский губернатор Трескин, осушивший немало придорожных болот, выпрямивший немало улиц. Из Иркутска Трескин уезжал под конвоем и вскоре был осуждён. Вместе с ним осудили и полицейские методы обустройства дорог, но никаких других предложить не смогли, и на долгие годы в губернаторстве закрепилась установка на дорожный минимализм.

Только частные предприниматели масштаба Александра Сибирякова могли позволить себе без правительственных субсидий бороться с порогами на Ангаре, искать Северный морской путь, соединяющий

Европу с Сибирью. Александр Михайлович вообще загорелся дерзкой мечтой соединить все уголки Сибири в единый хозяйственный механизм, связанный с внешним миром. В 70-90-е годы девятнадцатого века на средства Сибирякова исследованы Печора, Енисей, Обь, Амур, Карское и Охотское моря.

Так же волею частных предпринимателей (и, разумеется, на их деньги) снаряжались экспедиции по поиску наилучших путей для скотопрогонных трактов к золотым приискам. При этом привлекались учёные-исследователи, которым не возбранялось попутно описывать флору и фауну.

К концу девятнадцатого века большая часть гуртового скота попадала в губернию из Монголии.

По горам, по долам ходит мясо тут и там

У озера Косогол с осени набирался молодняк и перегонялся в долину Джиды, где выкармливался, а ранней весной отправлялся по течению реки Ходотуй и далее через горный перевал на р.Ургедей, где выходил на Косогольский тракт. С конца мая скот следовал через хребет Хамар-Дабан в Култук, пересекая на этом пути речки Снежную, Хамар-Дабан и Утулик.

Скот, выведенный через Бирюсу, передвигался по Московскому тракту через станцию Алзамай в Нижнеудинск и село Тулуновское. Далее тракт давал ответвления на Братск и Илимск. У Жигаловской пристани на Лене скот грузился на плоты и сплавлялся вниз, на золотые прииски.

Были и обходные участки скотопрогонных трактов (например, в долине Оки и в Иркутском уезде). Их прокладывали с единственной целью – избежать пунктов ветеринарной проверки. Совецание по ветеринарно-санитарному делу при генерал-губернаторе, в свою очередь, выносило постановления о закрытии этих трактов. Параллельно устанавливались заграждения для скота и ветеринарно-полицейские пункты на китайской границе.

С прокладкой железной дороги всем скотопрогонным трактам стало предрекаться забвение, однако этого не произошло. К 1901 году на губернском участке железной дороги перевозилось не более полутора тысяч голов скота в год.

Дорога «в косую корзину»

Кстати, в тот год в иркутских клубах активно обсуждался новомодный проект мостовой, имевший хождение в Петербурге. Господа коммерсанты отмечали сравнительную дешевизну такой мостовой, её прочность, а также то, что она легко ремонтируется. Жёнам коммерсантов нравилось, что новая мостовая была несколько и каким-то удивительным образом приглушала стук каблуков. «Иркутские губернские ведомости» тоже не удержались и в номере от 3 августа 1901 года дали подробное описание чудо-мостовой: «Она состоит из гранитных брусков в 3 квадратных дюйма по поверхности и 7 дюймов в вертикальном направлении, уложенных на бетонном основании, на песке или на растворе цемента в косую корзину. При таком размере бруска обод колеса одновременно ложится на обе плитки, и потому не получается ни шума, ни сотрясения. Лошадиная подкова тоже при всяком положении ложится так, что шипы её попадают в швы между брусками, а потому лошадь и не скользит».

Мостовая в Иркутске, действительно, скоро появилась, но, во-первых, обыкновенная, во-вторых, исключительно на Большой**; да и там, в месте пересечения с Луговой***, оставалась ничем не огороженная канава, такая большая, что экипажам далеко не всегда удавалось благополучно объехать её. Дорогу же от понтонного моста до вокзала «Иркутские губернские ведомости» называли «положительно невозможной», с ямами, «по которым не только ночью, но даже и днём опасно ездить».

По волнам Пестеревского моря

В августовском номере «Иркутских губернских ведомостей» за 1901 год напечатана весьма ироничная заметка «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 (маленький плотик, сколоченный из дощечек товарных ящиков, с водружённой на нём мачтой и флагом). В качестве пассажира на судне сидела привязанная к мачте за хвост крыса. Владелец судна – местный торговец из лавки Кармацких. За порядком наблюдал городской, бляха № 59».

За два года до этого, когда проливные дожди превратили иркутские площади в озёра, предприимчивые извозчики за пятак перевозили с одного «берега» на другой, а не менее предприимчивые мужики предлагали

детям и женщинам спину – по цене 3 коп. в один «конец».

Проехать с ветерком

Езда по иркутским дорогам всегда отличалась беспорядочностью. «Некоторые из гг. жителей, – писал иркутский полицмейстер в «Иркутских губернских ведомостях» 1 февраля 1877 года, – позволяют себе непомерно скорую езду, а также поручают управление лошадьми лицам неспособным, пьяным или малолетним». Полицмейстер пугал, конечно, статьёй 123 Устава о наказаниях, накладываемых мировыми судьями, но взыскания были незначительными, и о них не задумывались всерьёз.

От лихих кучеров страдали и заезжавшиеся мещане, и окрестные крестьяне, но всего более от них страдали дети. Тут уже и сам губернатор вмешивался и грозил со страниц своей официальной газеты. А в семьях погибших и искалеченных проклинали и лихих кучеров, и их хозяев, и сами дороги, и город, без которого не было бы и дорог.

Да, до того как основали Иркутск, российские послы в Китай ехали от Тобольска по безлюдной тайге и степи, не имея возможности укрыться ни от непогоды, ни от лютого зверя. Нелишне заметить, что с таким же «успехом» развивались в ту пору и российско-китайские отношения...

* Пролетарская

** Карла Маркса

*** Марата

**** Урицкого

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

Автор: Валентина Рекунова © "Конкурент" приложение к ВСП ИСТОРИЯ, 👁 3502 07.07.2008, 18:53

URL: <https://babr24.com/?ADE=46524> Bytes: 9236 / 9187 Версия для печати Скачать PDF

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @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

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/@kras24_link_bot)
эл.почта: kasyar.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](https://t.me/@tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/@babrobot_bot)
эл.почта: equatoria@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](#)