

## По дороге на войну

12 января 1904 года через станцию Байкал проехала вторая группа иностранных корреспондентов, направлявшихся на предполагаемый театр военных действий.

В том, что Сибирь, как и вся Россия, доживает последние мирные недели, у журналистов сомнений не было – тем интереснее было оглядеться вокруг.

### Омары под «извозчичьим соусом»

В гостинице «Метрополь», где остановились корреспонденты, подавались свежие омары, икра зернистая, спаржа, цветная капуста, помидоры, салат, артишоки, устрицы, пулярды, цыплята и поросята. Гостиница, по столичным меркам, была небольшая, в 42 номера, но удобно и даже роскошно обставлена, с хорошим бильярдным залом. Ресторан здесь не закрывался до 2 часов ночи, а к поездам высылались специальный омнибус. На первом этаже, в № 6, представитель «Шансон и Жаке» принимал заказы на гектографы, типографы, календарные нумераторы – и всё это было весьма востребовано, как будто город и не собирался становиться на рельсы войны. Особенно умилили корреспондентов многочисленные заказы на входившие в моду в Иркутске эмалированные дощечки для дверей.

Тут же, у «Метрополя», торчали назойливые нищие; судя по виду, они могли бы жить собственным трудом, но не желали, потому что местные обыватели щедро подавали им и терпели их так же, как и распутившихся извозчиков.

В наиболее холодные дни возницы раскладывали костры на улицах, отнимая дрова у жителей окрестных домов и друг у друга. Готовые драться за каждое полено, они смачно бранились, и в сполохах огня были очень страшны их искажённые злостью лица. Глядя на них, трудно было поверить, что в городе два театра, что в клубах и обществах идут благотворительные концерты, спектакли и милые семейные вечера. Очень, очень контрастен город Иркутск – таково было первое впечатление корреспондентов; впрочем, достаточно мимолётное – иностранцы спешили на ледокол «Байкал», делавший последние рейсы на восточный берег озера.

Как объяснил переводчик, сначала предполагалось, что ледоколы будут ходить всю зиму, но байкальский лёд толщиной в четыре фута тяжело поддавался машине, рассчитанной на препятствие только в 2 с половиной фута, и дорогостоящий ледокол решили поставить на зимовку. Говорят, министр путей сообщения распорядился об этом специальной телеграммой.

### Хилков-Кругобайкальский?

Как выяснили иностранные корреспонденты, министр Хилков вполне заслуживал приставку «Кругобайкальский» – так много времени он проводил на строящейся дороге. Безусловно, рельсовый путь сослужит немалую пользу передвижению войск. Правда, одноколейке очень не помешала бы и вторая колея, но на это у русских уже не остаётся времени.

Сейчас на Байкале готовятся к гужевой переправе; на половине пути между станциями Байкал и Танхой достраивается барак, в котором пассажиры могли бы обогреться и отдохнуть. А ещё по льду Байкала тянут телефонную линию. Одним словом, цивилизация постепенно проникает в Сибирь. С 1901 года скорые поезда состояются из комфортных вагонов, поставляемых из Европы, и по сибирскому рельсовому пути проехали уже директор североамериканских железных дорог, вице-президент Бостонского университета, а также корреспондент трёх главных лондонских газет, автор книги «История Москвы» Вирт Жерраре.

Последний, кстати, сделал в Иркутске более продолжительную остановку, чтобы собрать материал для путеводителя по Сибири. Побывал он и в редакции «Иркутских губернских ведомостей» и даже сделал там заявление, что «Сибирь – лучшая половина Российской империи». А ещё уверял всех, что с открытием Маньчжурской железной дороги через Иркутск двинется масса путешественников, едущих вокруг света.

Губернские журналисты весьма сдержанно восприняли энтузиазм иностранца: к 1904 году иллюзии, связанные с железной дорогой, порассеялись. Изначально ж их было немало. К примеру, издатели надеялись хорошо подкормиться, выпуская многотиражные путеводители, справочники, обильно сдобренные рекламой. Но достаточно скоро обнаружилось, что предложение превышает спрос. Иллюстрацией к этому может служить, к примеру, объявление в «Иркутских губернских ведомостях» от 3 января 1904 года: «Соперничать с нашим «Спутником пассажира» не в силах иные «Путеводители», хотя бы они не только раздавались даром, но даже сулили плату за то, что их возьмут в руки. Даром мы совать экземпляры направо и налево не будем, но к каждому «Спутнику» прилагаем ПРЕМИЮ. Обращаться в Иркутске на ул. Саломатовскую\*, 42/16, к издателю М.Е. Стож».

С начала девяностых годов девятнадцатого столетия коммерческая жизнь Иркутска пульсировала в направлении строившейся дороги: многие зарабатывали подрядами на поставку необходимых материалов. Потом замелькали вагоны с товарами, а среди них и вагоны-ледники (на 1901 год заявлено было сто дополнительных единиц). Но при всём том коммерсанты считали, что «железка» не только не удешевила товары, но и внесла в торговлю сумбур. Большая загроможденность дороги и, как следствие, опоздания поездов приводили к дефициту товаров и вынуждали отправлять их обозами по Московскому тракту.

### **У воды – без воды**

В Иркутске железнодорожные сооружения отрезали от Ангары жителей Глазковского предместья. Особенно туго приходилось в пору ледохода и рекостава, когда предместье оставалось беззащитным перед пожарами.

Перед началом работ министр путей сообщения уверял, конечно же, что все трудности – временные и скоро будут обустроены взвозы к реке, а быть может, и водопровод. Но год шёл за годом, а дорога так и не исполняла своих обязательств. Городское управление время от времени направляло очередное ходатайство в министерство путей сообщения – но тщетно. Таким образом, создан был прецедент, показывающий вседозволенность монополиста и бессилие местных властей. Новоявленная корпорация разрасталась вширь, опоясывая всю страну и при этом не стесняясь, что кому-то под этим поясом будет туго. И чем громче был стук поездов, тем труднее было расслышать голос одного города и тем более одного человека, даже если это был член корпорации.

Изначально в самой гуще народа сложилось устойчивое убеждение, что «на «железке» и чумазый – бел». В самом деле: в управлении Забайкальской дороги была редкая по тем временам пенсионная касса. Вагоны-лавки снабжали железнодорожные магазины качественным и при этом более дешёвым товаром, общество потребителей имело хорошие дивиденды: к примеру, на 1904 год была заложена чистая прибыль почти в 60 тыс. руб.

А чего стоила льгота по воинскому призыву, позволявшая кормильцам оставаться при семьях: высочайшим повелением от 22 сентября 1904 года вплоть до окончания войны с Японией от несения воинской повинности освобождались все служащие Сибирской, Забайкальской, Кругобайкальской, Китайско-восточной и Уссурийской дорог, а также командированные на эти дороги из европейской России.

Работавшим на «чугунке», безусловно, завидовали, однако при ближайшем знакомстве выяснялось, что и у них всё далеко не так хорошо. Вот что писали «Иркутские губернские ведомости» 17 ноября 1904 года: «На станции Половинная после первого же снега начались довольно сильные морозы, особенно ощутимые железнодорожными агентами, живущими в казённых квартирах. Рамы без стёкол они пытаются заклеивать бумагой. Вставка зимних рам задерживается отсутствием на месте стекла». Та же газета двумя месяцами раньше возмущалась: «Для детей линейных служащих до сих пор ничего не сделано. Из 11 начальных училищ Забайкальской дороги занятия начаты лишь в 5. В собственных, то есть специально построенных зданиях, расположены лишь два из них».

Пожалуй, нагляднее всего мощь и слабость новой монополии представляло здание управления Забайкальской дороги. Занимая огромный особняк (Дом Кузнеца), с фасада оно впечатляло мощью и величием. Но внутри него бесчисленные служащие, зажатые бесчисленными столами, были так же беспомощны, как и томившиеся в тесноте коридоров просители. Даже первый семейный вечер служащих Забайкальской дороги состоялся «на съёмной квартире» – в клубе Общества приказчиков. И когда в 1904 году техник Забайкальской дороги Иван Сальманович потерял зрение, он через «Иркутские губернские ведомости» обратился за помощью вовсе не к корпорации, а к горожанам. Ибо корпорация существовала, но корпоративного общества, с традициями, культурой, ещё не было.

### **Зашёл как-то стрелочник к стрелочнику...**

В «Известиях инженеров путей сообщения» за 1904 год сообщалось, что число работающих на Сибирской железной дороге доходит до 70 тыс. чел. Из них служащих – только 20 тыс. 7,7% от общего числа работающих составляют ссыльные, из которых 600 чел. осуждены за убийства, насилие и грабежи. Вряд ли после этого вас удивит информация из «Иркутских губернских ведомостей» от 8 ноября 1904 года: «На станции Иннокентьевской у стрелочника Кондратия Щавель в его отсутствие похищено одеяло и часы стрелочником же Севостьяном Молчановым».

С 1 по 16 сентября 1904 года на Забайкальской железной дороге были премированы пять линейных служащих на общую сумму 26 рублей. В то же самое время оштрафованы (за пьянство, манкирование службой, сон в рабочее время и пр.) 96 человек на сумму 289 рублей.

В 1904 году вся Забайкальская железная дорога была объявлена на военном положении, а стало быть, и все уголовные дела начали разбираться по законам военного времени. У иркутских судебных даже появилось специальное выражение: «Преступление в радиусе железной дороги – особо наказуемое преступление».

Иркутские опероманы это поняли совершенно буквально. Один из рецензентов уверял в номере «Иркутских губернских ведомостей» от 4 ноября 1904 года: «На составление репертуара в нынешнем оперном сезоне повлияло неприбытие по железной дороге отправленных ещё в июле нот».

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

\* *К. Либкнехта*

Автор: Валентина Рекунова © "Конкурент" приложение к ВСП ИСТОРИЯ, ИРКУТСК 👁 2398 25.01.2009, 15:41  
👤 184

URL: <https://babr24.com/?ADE=50215> Bytes: 9847 / 9812 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

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

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

[irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24\_link\_bot  
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: @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: 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](#)