

Чугунная логика рельсового пути

4 июля 1904 года приказом главного контролёра Забайкальской железной дороги приняты на службу иркутские мещанки Клавдия Епишина и Анна Попова. Тем же параграфом определён к должности и потомственный дворянин Леонид Тихонович Крашенинников.

Его вдохновил пример другого дворянина – Анатолия Ломаковского, уже четыре года состоявшего железнодорожным агентом, а также дворянина Ивана Глинского, ставшего дорожным мастером. И тот и другой весьма отличились на этих рядовых должностях и теперь по ходатайству министра путей сообщения удостоены были высочайших наград – золотых медалей с надписью «За усердие».



Главная тяговая
сила железной
дороги начала 20
века

Усиление штатов

Дерзкий проект железнодорожной переправы по байкальскому льду не только соединил берега, но и сблизил представителей разных сословий; обыкновенные стрелочники, сцепщики, кондуктора, отличившиеся в необыкновенном деле, щеголяли серебряными и золотыми часами, изготовленными специально для них и украшенными государственными гербами. Встречаясь с ними, и крупный железнодорожный начальник доставал наградной портсигар с гербом из бриллиантов и со значением угощал дорогой папиросой.

Впервые став свидетелем подобной сцены, дворянин Крашенинников чрезвычайно удивился, но, прожив в Иркутске полгода, на многое стал смотреть другими глазами. И что самое важное – собственное будущее начало рисоваться уже в светлых тонах. Правда, карьера дорожного мастера или лёгкого на ногу агента мало привлекала его (Леонид Тихонович был немолод), но вот служба контроля казалась весьма и весьма подходящей. Он охотно стал бы ревизором на открывающейся Кругобайкальской дороге, а предстоящее «усиление штатов» давало надежду и даже позволяло рассчитывать на желанную перемену. Правда, первый визит к главному контролёру Забайкальской дороги оказался не столь успешным: потомственному дворянину и просто очень милому человеку, во всём знавшему толк, предложили самую рядовую должность – как и двум мещаночкам с явно посредственным образованием.

Впрочем, тут господин Крашенинников ошибался: обе девушки в числе лучших окончили иркутскую Хаминовскую гимназию и серьёзно готовились к Высшим женским курсам. Правда, одних в столицу их пока ещё не отпускали, и барышни на год, на два хотели определиться на теле-

граф, но скромное обаяние рельсового пути взяло верх. Вчерашних гимназисток пленили два удивительных слова – «контрольная служба», разом возносившие и дававшие им обеим совершенно иное значение. Так что первые месяцы на железной дороге прошли у них в совершенной, полной эйфории. Иное дело у господина Крашенинникова.

«Открывательское вознаграждение»

В первую же неделю он занялся изучением механизма «открывательского вознаграждения» — так на железной дороге называли доплату за каждого оштрафованного безбилетника. Она могла быть немалой, ведь только половина денег уходила в казну, а другая делилась на две части, из которых одна полагалась отличившемуся контролёру. А у Леонида Тихоновича обнаружилось удивительное чутьё на безбилетников. Его успехи замечали, конечно, но «открывательские» отдавать не спешили. Сбив ноги о пороги, но ничего не добившись, Крашенинников разговорился с одним из коллег и узнал, что «открывательских» надо ждать года два, если вовсе не затеряются.

Потомственный дворянин, рассердившись, потратил несколько вечеров и разработал-таки свой способ расчётов, по которому вознаграждение должно было выдаваться незамедлительно, и записался на приём к новому начальнику службы сборов господину Стокольскому.

Он нашёл его чрезвычайно озабоченным. Тут же встретил и знакомого дворянина Ломаковского. Прославившийся агент выглядел удручённым и рассказывал о начётах, которые здесь, на железной дороге, делают наперёд, до всякого разбирательства. После может выясниться, что агент и не виновен вовсе, но вычет из жалованья уже сделан, а возвращение денег растягивается на несколько месяцев и даже на несколько лет. Холостые машут на это рукой, а семейным приходится по-настоящему туго, и всё больше агентов решается на растрату казённых сумм.

Подробно расспросив Ломаковского, Крашенинников воротился домой и весь вечер посвятил доработке своего предложения. Два месяца спустя он уже состоял помощником начальника службы сборов Забайкальской железной дороги. «Моё недавнее существование обернулось куда более интересно, чем я вправе был ожидать, — записал он в своём дневнике. — Надеюсь оставаться полезным, хоть, признаться, и не уверен, что одолею чугунную логику рельсового пути».

Чайковского обвинили в пьянстве

Среди многочисленных и опасных курьёзов, отмеченных Крашенинниковым, особенно запомнился вот какой. 18 октября 1903 года на станцию Могзон прибыл поезд № 21. Машинист Чайковский не успел выйти из паровоза, как был направлен на манёвры, и они продолжались почти сутки, до 5 часов вечера 19 октября. Чайковский уснул прямо на ходу, и лишь чудом не случилось несчастья. Разбудил его начальник депо Видура, чтобы тотчас отправить на новые манёвры. Чайковский попросил об отдыхе, но Видура, присмотревшись к нему, счёл машиниста просто пьяным и «подвёл под ответственность». Прошёл почти год, прежде чем начальник Забайкальской дороги случайно узнал об этом.

«Мог ведь и не узнать — и никто не возмущился бы! — комментировал в дневнике Крашенинников. — Вообще: многие низшие служащие обнаруживают поразительное отсутствие человеческого достоинства. А линейные сторожа и ремонтные рабочие — ещё и полное равнодушие к собственной жизни: устав, они ложатся на бровку полотна, головами на рельсы... Незадолго до моего поступления на службу мостовой сторож 24 участка (станция Зима), отец шестерых детей, улёгся спать на пути и уже более не проснулся: товарным поездом ему отрезало голову. За три года на Забайкальской дороге зарегистрированы 44 случая увечий и смерти от наездов на «отдыхающих» на путях».

Командированные паровозы работают исправно

Между тем подвижной состав Забайкальской железной дороги увеличивался, из Москвы откомандировывались новые пятиосные паровозы системы Тендем-Компаунд, на смену шестиколёсным приходили восьми- и двенадцатиколёсные. Всё больше заказывалось теплушек для переселенцев и новобранцев, товарных вагонов, в особенности ледников. Пассажирских же оставалось немного, и особенно мало — вагонов первого класса. Железная дорога, ещё именуемая магистралью, всё более опрощалась, матерела, грубела, принимала образ «сибирской чугунки».

Пароходы, недавно активно курсировавшие по Байкалу, теперь предлагались за полцены: с открытием осенью 1905 года Кругобайкальской дороги разом опустела узловая станция Байкал, пропускавшая через себя многочисленные воинские эшелоны, принимавшая многих важных персон, едущих на Восточный фронт и обратно. Как язвительно предрекал корреспондент газеты «Восточное обозрение», «песня станции Байкал будет спета, если Кругобайкалка не подгадит и не начнёт сыпаться».

Но о грустном не хотелось и думать: приближались святки, и предстоящих приятных хлопот не могла

испортить даже война с Японией, продолжавшаяся уже почти год. В Общественном собрании на 7 января был назначен костюмированный вечер, и бальные завсегдатаи уверяли, что главной в этот раз станет железнодорожная тема. И даже предлагали пари.

Юбка с видами тоннелей и мостов

Коротко говоря, к вечеру 7 января атмосфера оказалась весьма подогретой. Первыми предстали на обозрение «питейные» костюмы – «Винная монополия» и «Шампанское». Изготовлены они были недурно, но всё же с недостаточной выдумкой. Гораздо большее впечатление произвели «Сахарный кризис» и «Керосиновый кризис», но всё же многие не спешили отдать им свои билетки-голоса, ждали. И вот появились сразу несколько дам, изображающих Кругобайкальскую дорогу. Публика разделилась, но главное, как оказалось, было впереди. Две скромные барышни, вчерашние гимназистки, а ныне контролёрши-железнодорожницы Анечка Попова и Клава Епишина, прогулявшись по залу, удалились в гардероб, а минут пять спустя вышли в масках. На Поповой была юбка с прекрасными видами тоннелей и мостов, Епишина же представляла ужасную сцену крушения поезда. Руки у неё были связаны цепью, а на спине – изображение тюремного замка с надписью: «Успокоение неопытных подрядчиков». Огромный бант был представлен «узлом недоделок».

Понадобились добрые полчаса, прежде чем публика сумела разглядеть все рисунки, прочесть все надписи. И хотя костюмы вышли перенасыщенными деталями, многочисленные железнодорожники охотно отдали им свои голоса. В конце вечера, когда все разъезжались, случилось забавное недоразумение: у Анны Поповой пропал пояс с надписью «Усилия Кругобайкальского контроля охранить интересы казны». Возможно, сувенир взял на память потомственный дворянин Леонид Тихонович Крашенинников. А возможно, его прихватил газетный хроникёр, написавший в ближайшем номере «Восточного обозрения»: «Строители-кругобайкальцы скоро передадут дорогу в эксплуатацию и приступят к отчёту. Уж ничто не будет удерживать управление в Иркутске, и все шансы за то, чтобы перенести его на время окончания отчёта в Санкт-Петербург. Во-первых, с переводом в Иркутске освободятся 150–200 квартир, станет более чем на 500 едоков меньше. Во-вторых, казна сэкономит на сибирских доплатах управленцам. Беда только в том, что сами командированные стремятся во что бы то ни стало задержаться в Иркутске. Остаётся надеяться, что министр путей сообщения Хилков присоединит свой голос к требованиям контроля. Впрочем, мы видели в иркутском музее огромное чучело медведя, изготовленное по заказу служащих Кругобайкальской в подарок князю Хилкову».

А реки-то и нет...

«Огромная вина железной дороги перед иркутянами в том, что рельсы отрезали жителей Глазково от Ангары. Вода близко, а взять нельзя – ни на пожар, ни в баню, ни для еды, – писал в своём дневнике потомственный дворянин Крашенинников. – Зимой многие глазковцы довольствуются тем, что топят собранный на огородах снег. Остальным возят воду с другого берега – разумеется, что по очень высокой цене. Ещё бесцеремоннее наша «чугунка» заявила о себе в Нижнеудинской слободе: в одно прекрасное утро жители отправились за водой на Уват – а реки-то и нет. Пошли розыски, и оказалось, что железнодорожное начальство, не спросив согласия города, отвело русло Увата на две версты в сторону».

Автор благодарит за предоставленный материал сотрудников научной библиотеки Иркутского государственного университета.

Автор: Валентина Рекунова © "Конкурент" приложение к ВСП ИСТОРИЯ, ИРКУТСК 👁 1948 07.07.2009, 16:53
🔖 142

URL: <https://babr24.com/?ADE=79195> Bytes: 10655 / 10471 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

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

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@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
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: 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](#)