

Литвинов В.В.

**ОБРАЗ СИБИРСКОГО ТРАКТА В XIX ВЕКЕ В
ВОСПОМИНАНИЯХ И ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ, КАК
ЭЛЕМЕНТ ПОДГОТОВКИ ОФИЦЕРОВ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ И
ИСТОРИКОВ.**

**Днепропетровск
Средняк Т.К.
2018**

УДК 940.2(470)

Литвинов Виталий Витальевич, кандидат исторических наук доцент.
Litvinovv76@rambler.ru

Л 64 ОБРАЗ СИБИРСКОГО ТРАКТА В XIX ВЕКЕ В ВОСПОМИНАНИЯХ И ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ, КАК ЭЛЕМЕНТ ПОДГОТОВКИ ОФИЦЕРОВ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ И ИСТОРИКОВ – Д.: Середняк Т.К., 2018, – 148 с.

ISBN 978-617-7696-89-5

В работе были рассмотрены вопросы: 1) О способах передвижения. 2) О состоянии дороги. 3) О дорожной инфраструктуре XIX века. 4) О стоимости путешествия. 5) Сколько продлится путешествие? 6) О пропускной способности тракта. 7) О безопасности путешествия. Изучая Московско-Сибирский тракт, автор ответил на эти вопросы, опираясь на факты, опубликованные в мемуарах и художественной литературе, доступной в Днепропетровской области.

Ключевые слова: Сибирь, тракт, инфраструктура, почтовая станция, лошадь, ямщик, безопасность, повозка, сани, мост, паром, переселенцы.

THE IMAGE SIBERIAN HIGHWAY AT XIX CENTURY ON PAGES MEMOIRS AND LITERATURE AS ELEMENT TRAINING THE OFFICER'S CUSTOMS AND HISTORIANS.

Author was formulated questions. 1) The way gets mixed in Russian at XIX century. 2) The condition road at XIX century. 3) The road infrastructure at XIX century. 4) How many money was cost journey? 5) How many times last journey? 6) The capacity to the Moscow-Siberian highway. 7) The security journey at XIX century. Author gives answer these questions make use of facts promulgation in memoirs and literature, find them in the Dnepropetrovsk region.

Keywords: Siberia, highway, infrastructure, post station, horses, coachman, security, vehicle, sledge, bridge, ferry, emigrants.

Печатается в авторской редакции.

Подписано к печати 20.10.2018 г. Бумага офсетная.

Печ. л. 9,5 Тираж 100. Заказ № 2055.

© Литвинов В.В. Образ Сибирского тракта в воспоминаниях и художественной литературе, как элемент подготовки офицеров таможенной службы и историков. Новомосковск, 2018. 148 с., ил.

Содержание

	стр.
Введение.	4
Задача поставлена. Приступаем к решению.	20
О способах передвижения.	26
О состоянии дороги.	28
О дорожной инфраструктуре XIX века.	35
О стоимости путешествия.	65
Сколько продлится путешествие?	67
О пропускной способности тракта.	71
О безопасности путешествия.	77
Сергей Васильевич Максимов и его описание Московско-Сибирского тракта в 1860 году.	96
Post Scrtptum.	118
Р. Р. S. Несколько слов о том, кому посвящена эта книга и об особенностях морально-психологической подготовки в наши дни будущих таможенников в Днепропетровской области.	1
	22
Список иллюстраций и репродукций.	139
Литература.	144

*Касаясь трёх великих океанов,
Она лежит, раскинув города,
Покрыта сеткою меридианов,
Непобедима, широка, горда.*

К.М. Симонов

Светлой памяти Литвинова Николая Макарович посвящается.

ВВЕДЕНИЕ.

– Что общего у офицера таможенной службы, оперативника из смежных структур и историка?

– Умение работать с различными свидетельскими показаниями с целью, преодолевая различного рода противодействие, восстановить картину происшедшего из множества фрагментов, большинство из которых необходимо выявить в разобшённых свидетельских показаниях, как правило, не имея возможности опросить живых очевидцев. Этому нельзя научить, но можно и должно научиться, развивая не только внимание и память, но и способность выражать свои мысли на бумаге. В своей преподавательской практике в ныне реорганизованной Академии таможенной службы Украины автор регулярно формулировал задания для курсантов, обращаясь к произведениям живописи и художественной литературы. После сокращения и дисциплин и часов на “не профильные” предметы остаётся лишь с грустью вспоминать задания по выявлению установочных данных о месте, времени и главных действующих лицах в стихотворении Анны Ахматовой “Сероглазый король”; как устанавливалась личность “бывшего подьесаула” в одноимённом стихотворении Игоря Талькова и многие другие задания, которые не только помогали курсантам учиться анализировать тексты документов, но и знакомили с литературными произведениями различных эпох и стилей.

К сожалению, уровень подготовки выпускников школ на территории Украины в наши дни оставляет желать лучшего. С 1999 года автор наблюдает за изменениями в уровне и характере подготовки в общеобразовательных школах и ВУЗах Украины. Наблюдения позволяют сравнивать (на своём уровне) результат, получаемый в ходе реформирования системы образования. Прежде всего, речь идёт о сравнении знаний и навыков учеников, курсантов и студентов, с тем образовательным продуктом, который давала советская школа. Материалы наблюдений неоднократно озвучивались на научно-практических конференциях, которые проходили в Днепропетровске¹.

Анализируя свои наблюдения, автор может поделиться с читателями наблюдением, что происходящее в реальности можно сравнить с программой реформирования “Хогвартса” Долорес Амбридж (образ которой талантливо воплотила на экране² Имельда Стонтон и озвучила Ирина Бякова). Напомню, что эта почтенная сотрудница Министерства Магии не только стремилась

¹ В 2006 и 2012 годах эти наблюдения были опубликованы, как тезисы докладов международных научно-практических конференций, которые проходили в Днепропетровске на базе Академии таможенной службы Украины [38; 39].

² Художественный фильм “Гарри Поттер и Орден Феникса” (Великобритания, США. 2007). Режиссёр Дэвид Йейтс, автор сценария Майкл Голденберг.

навести в учебном заведении порядок в викторианском духе, как инспектор, но и читала курс лекций “олобренный Министерством”. Задача курса “защитной магии” в её изложении сводилась лишь к подготовке к экзаменам, которые в её глазах были самым главным событием в жизни студента, но не к реальной жизни. Студенты, кому для сдачи экзамена не хватало баллов, могли их получить, вступив в “Инспекционную Дружину” – весьма своеобразное “общественное” объединение. Но то, что уже более 10 лет критикуется в англосаксонском мире, активно внедряется его адептами за его пределами. Тестовая система, безусловно, экономит время преподавателя, но оказывает медвежью услугу школьникам, студентам и, в конечном счёте, государству. По многолетним наблюдениям автора в последние годы стремительно растёт число молодых людей, которые предпочитают не читать, но чтобы подготовить необходимое задание, лишь вводят в систему поиска вопрос, чтобы распечатать или озвучить в качестве ответа информацию из первой попавшейся ссылки, выданной Всемирной Паутиной. Но, надеюсь не секрет, что далеко не на все вопросы, которые перед нами ставит жизнь, есть готовые ответы. И не случайно ещё император Пётр I сказал: *“Не держитесь указов, аки слепой стенки. Ибо в них только случаи означены, а не настоящие обстоятельства”*. Интернет может помочь найти нужную информацию, но далеко не всегда даст неподготовленному человеку готовый ответ на сложный вопрос, опираясь лишь на “ключевые слова”. Но оставим в стороне вопросы межрегиональных отношений и обсуждение, каким в итоге должен быть образовательный продукт, а перейдём к теме исследования, которое посвящено политически-нейтральной теме – отражению в литературе условий путешествия из Москвы к берегам Тихого океана в XIX – начале XX века.

Вольно или невольно, но значительную часть своей жизни человек проводит в дороге. Перестук колёс вагонов, гул авиационного или автомобильного двигателя прочно вошли в жизнь нескольких поколений наших современников, вместе со всеми “+” и “-” “кочевого” способа жизни, когда дом и служба (работа, учёба) находятся не в шаговой доступности. При этом дорога превращается в нечто обыденное, а для того чтобы описать увиденное слов не хватает. Вероятно, поэтому Всемирная Паутина переполнена фотографиями с, как правило, коряво-немногословными комментариями. Авторы модных страниц в Интернете, по-видимому, не догадываются, что описанное словами пробуждает фантазию читателя вначале выстроить свой визуальный образ прочитанного, а впоследствии и посетить эти места³. Чужие фото-отчёты притупляют творческое начало, а страх многих перед длинным текстом, вызывает лишь сожаление читающего меньшинства. При этом сейчас редко кто задумывается о том, как путешествовали в XIX столетии наши предшественники, и какие чувства вызывала у них дорога. Причин этому

³ Подобную картину можно видеть и в официальных документах, в которых, в частности, приводятся описания задержанных предметов или места происшествия.

много, одну из них в далёком 1979 году сформулировал Юлий Чирсанович Ким⁴ и исполнил Михаил Сергеевич Боярский в фильме “Сватовство гусара”:

*“В наш прекрасный век все так деловиты,
Счеты и кредиты заморозили всех,
Черни и толпе дьявол душу застит,
Но на счастье иль несчастье мы верны себе”.*

Может быть, именно поэтому интерес к прошлому⁵, уменьшился, а изучение истории сводится к зазубриванию дат, имён, и, изредка, статистических данных. На процессы прошлого наши молодые современники смотрят, исходя из современных скоростей, доступности информации, не понимая, как можно жить без Интернета, планшетов и прочих стремительно стареющих технических новинок. Добавьте к этому информационную политику последних лет в ряде стран, и **актуальность** избранной темы не покажется случайной, хотя, для кого-то и спорной. Она заключается в том, чтобы показать молодым коллегам, как можно подготовить данные для отчёта⁶ о состоянии в XIX веке самой протяжённой транспортной артерии в Евразии, опираясь на ранее опубликованные и доступные в Днепропетровской области материалы. Сразу отмечу, данная работа не была рекомендована к печати учёным советом университета, так как её не “выпустили” даже для обсуждения на заседании кафедры. Причина отказа стандартна для современной Украины: *“работа пропитана любовью к русской литературе и России”*. По этой же причине оказалось, что получить рецензию именно на эту работу, мягко говоря, проблематично. Так как потенциальные рецензенты в частной беседе говорили, что работа интересна, но не может быть напечатана по вышеназванной причине, не соглашаясь оформить замечания в письменной форме. Время шло, и перспективы опубликовать работу за свой счёт, но со всеми “академическими” реквизитами таяли особенно в условиях вытеснения русского языка административными методами не только на государственном уровне, но и на региональном в отдельных областях Украины. Предложение перевести работу на украинский язык автор отклонил, так как в этом случае читатель вместо знакомства с оригинальными свидетельскими показаниями современников и литераторов получил бы лишь адаптированный перевод, что снизило бы её ценность. Тем не менее, затянувшаяся пауза оказалась благотворной для работы. Отмечу, что первоначально работа была задумана как две дополняющие друг друга статьи. Но тема оказалась настолько ёмкой, что получилась представленная Вашему вниманию монография.

Предметом исследования является образ Московско-Сибирского тракта в художественной и мемуарной литературе.

Цель работы – объединение данных, опубликованных в мемуарной и художественной литературе и доступных в Днепропетровской области, о

⁴ В титрах Юлий Михайлов.

⁵ На территории ряда стран оно в последние годы стало (**мягко говоря**) неудобным.

⁶ В работе использованы приёмы локальной истории, ещё не получившей широкого распространения на территории Украины.

поездках в Сибирь, для ответа на сформулированные автором “бытовые вопросы”, не составляя при этом путеводитель по маршруту. Полученные результаты предоставлены Вашему вниманию.

Задача работы – выделив важные с точки зрения путешественника вопросы, получить на них ответы, активно привлекая “свидетельские показания” современников, доступные в условиях Днепропетровской области и познакомить читателей с репродукциями картин, оригиналы которых находятся не только в частных коллекциях, но и в музеях различных государств.

Вопрос о **литературе** достаточно любопытный. Работы о том, как в художественной литературе отражены различные исторические эпохи или события, достаточно редко встречаются на книжных полках. В Советском Союзе школьники переходили в другую “катеорию”, если обладали книгой Бориса Ивановича Бродского “Вслед за героями книг”, но, несмотря на то, что книга была рекомендована для внеклассного чтения по истории, она была библиографической редкостью. Если говорить об апробации этого приёма, то опыты по использованию образов из художественной литературы, для лучшей иллюстрации исторических событий автор начал в 1999 году [28], обращаясь к проблеме формирования визуального образа исторического оружия [26; 27; 28; 34] и образу исторических личностей [29; 31; 32; 36]. Но наиболее полно этот приём себя оправдал в статьях, посвящённых особенностям торговли на русском Дальнем Востоке [35] и изучению рефлексии общества в произведениях искусства [37]. Анализируя литературу в рамках избранной темы, автор должен сообщить читателям, что найти необходимую информацию о Сибири и Дальнем Востоке в Днепропетровской области – задача не простая, так как нужных книг нет ни в продаже, ни в библиотеках. А книги, напечатанные в Иркутском или Хабаровском книжных издательствах⁷, можно встретить или в личных библиотеках или после смерти их владельцев на букинистических развалах. О новых изданиях прорывается лишь информация, но не сами книги. Приведу лишь один пример. В 1997 году автор отправил запросы в различные государственные архивы Российской Федерации, расположенные во Владивостоке, Хабаровске, Чите, Иркутске, Омске, Красноярске. Ответы (за исключением писем, которые подписали директор Государственного архива Хабаровского края В.Д. Родинцева (1998, 2000), ведущий археограф ГАХК Л.А. Кривченко (1998) и научный сотрудник ГАХК М.Г. Смorchкова (2000), к которым автор испытывает чувство глубокой признательности⁸) были почти идентичны. Так, например, 29.01.1998 года из Российского Государственного исторического архива Дальнего Востока автору этих строк было отправлено письмо, которое подписал заместитель директора архива Д.И. Мелюхов. В этом письме была рекомендация *“за исчерпывающей информацией обратиться к работам Ю.В. Аргудяевой, историка-этнографа, специалиста по славянскому переселению на Дальний Восток”*. Но в библиотеках Днепропетровской области не было не то что монографий, но и

⁷ Но и они были напечатаны не позднее середины 1980-х годов.

⁸ Как и к своему научному руководителю – Тамаре Дмитриевне Липовской.

статей этого автора⁹. В “нулевые” годы ситуацию частично спасали публикации, размещённые в Интернете. Но, во-первых, в большинстве случаев, вероятно, для защиты авторских прав была информация о публикации, но не текст самой публикации; во-вторых, после объявления в 2017 году официальным Киевом ряда поисковых систем на территории Украины, мягко говоря, “нежелательными” и это окно возможностей предельно сократилось. Добавьте к этому запрет на провоз и пересылку книг изданных в Российской Федерации, и картина будет относительно полной. К счастью, в семьях тех, кто в 1960-е учился в Днепропетровском медицинском институте, жизненным правилом и руководством к действию стал афоризм заведующего кафедрой патологической физиологии доцента И.К. Сухотёплого: “**Всё разумное написано в книгах ... в старых книгах**”. Это позволяет, обходить рукотворные преграды, не изменяя себе.

Но что является старыми книгами? Эпистолярный жанр, который, к сожалению, уходит в небытие, как и мемуарная литература, которая тоже теряет свою привлекательность в глазах читателей и молодых учёных¹⁰.

Русская мемуарная литература раскрывает в XIX – начале XX вв. различные аспекты внутренней и внешней политики, войн, культуры, попутно делясь впечатлениями о местах, которые посетили авторы, и о дорогах, ведущих к этим местам. Исторически сложилось так, что добровольно в Восточную Сибирь, Забайкалье и к Тихому океану ехали единицы. Большинство из описывавших впечатления о дороге в первой половине XIX века были либо осуждёнными декабристами, либо проходили по процессу петрашевцев. Назначение на должность в эти восточные области воспринималось современниками на протяжении нескольких столетий, как почётная ссылка.

Для лиц, воспринимающих действительность исключительно при помощи визуальных образов, Московско-Сибирский тракт принесёт скорее разочарование, так как художники в XIX веке не спешили увековечить его на полотне или бумаге. Из известных работ назову картины И.И. Левитана “Владимирка” (1892); С.В. Иванова “В дороге. Смерть переселенца” (1889); Н.

⁹ Так, например, в библиотеке (ныне переименованного) Днепропетровского ордена Трудового Красного Знамени государственного университета имени 300-летия воссоединения Украины с Россией в фондах хранились лишь многотомная “История Сибири”, две монографии В.М. Кабузана, 13-й том Учёных записок Томского государственного педагогического института (1955); “Сборник статей по истории Дальнего Востока”, изданный во Владивостоке в 1957 г.; 16-й том Учёных записок Хабаровского государственного педагогического института (1968) и сборник “Экспансия Японии на Дальнем Востоке (конец XIX – первая треть XX в.)”, изданный во Владивостоке в 1990 г. Всего две книги из этого списка не находились в фондах читального зала. Этого было явно недостаточно для работы над дипломом, диссертацией [24] и авторефератом [25]. Добавьте к этому не желание библиотек ВУЗов сотрудничать с “не своими” преподавателями и картина становится более полной.

¹⁰ Вероятно, это объясняется тем, что для получения необходимой информации воспоминания необходимо читать, находя необходимые факты и цифры, вплетённые в общую канву повествования, а не получить уже готовую ссылку из Интернета.

Сверчкова “По Великому Сибирскому пути. (В ссылку)” (1883); В.И. Якоби “Привал арестантов” (1861); И.К. Айвазовского “Зимний обоз в пути” (1857); и серию работ Н.Н. Каразина: “Ямская и конвойная служба в степи”, “Копеечку подали”, “В пути на каторгу”, “В казарме каторжного острога” и другие. Особенно хотелось бы упомянуть работы польских художников: А. Сохачевского “Прощание с Европой. Польские повстанцы 1863 года на пути в Сибирь” (1894); Witold Pruszkowski “Na zeslanie”; Kazimierz Alchimowicz “Na etapie”(1894); Artur Grottger “Pochod na Sybir”; Jacek Malczewski “Smierc na etapie”. Как Вы заметили из названий подавляющее большинство произведений живописи и графики были посвящены теме сибирской ссылки и каторги и не позволяют в полной мере представить одну из самых длинных дорог в мире. Хотя Сибирь известна не только, как место отбытия наказания и кладовая полезных ископаемых и природных ресурсов, большинство из названных живописцев увидели то, что захотели увидеть, сформировав у зрителей определённый образ, оставив многое в тени¹¹.

Но ведь есть ещё и художественная **ЛИТЕРАТУРА**, которая на протяжении столетий раскрывала горизонты для читателей. Европейский читатель узнал о Сибири и Забайкалье ещё в XVIII веке благодаря Даниэлю Дефо¹² (1660-1731). Создатель Робинзона в отличие от Рудольфа Эриха Распе¹³ (1737-1794) сообщал от имени Робинзона Крузо более-менее правдивые сведения этнографического характера, уделив больше внимания информации о “беседах” в Тобольске со ссыльным князем Голицыным¹⁴ [11, с. 284-291]. В отличие от британского и немецкого писателей Александр Дюма (отец) (1802-1870) от имени месье Гризье рассказал французским читателям историю их соотечественницы Луизы Гебль¹⁵ (в романе Луиза Дюпюи), отправившейся в Сибирь вслед за осуждённым декабристом И.А. Анненковым (в романе граф Анненков) [14]. Знакомя читателей с таинственной Россией, которая растворилась в своих просторах Великую армию великого императора французов,

¹¹ О большинстве перечисленных выше картинах, как и о работах Григория Степановича Зорина “Первые русские на Амуре”, “Землепроходцы”, “Сибирской дальней стороною” и “Кандальный звон”, которые экспонируются в Дальневосточном художественном музее, подавляющее большинство жителей Днепропетровской области даже не догадывается.

¹² “Дальнейшие приключения Робинзона Крузо. Робинзон в Сибири” [12, с. 280-298]. Но, если верить критикам, это произведение вскоре забылось в отличие от описания жизни главного героя на необитаемом острове.

¹³ Автор известной многим книги “Приключения барона Мюнхгаузена”, своеобразно описавший русские города и дороги.

¹⁴ В изложении Даниэля Дефо характер бесед напоминает вербовку сотрудником специальной службы нужного лица с последующим нелегальным вывозом его из страны. Получается, что за почти 300 лет отношение просвещённой Европы к России не изменилось, а работа с оппозицией не просто продолжается, но и выходит на новые уровни, формируя для читателей специфический образ страны и народа, далёкий от реальности.

¹⁵ В замужестве Полина (Прасковья) Егоровна Анненкова (9.06.1800 – 14.09.1876).

писатель обращал внимание на различные “мелочи”¹⁶, которые раскрывают загадочную душу народа, отказавшегося покориться Наполеону, разгромившего его армию, но не тронувшего Париж, хотя пепел сгоревшей Москвы звучал набатом во многих сердцах. В русской литературе Н.А. Некрасов рассказал о дороге в Сибирь, описывая путешествие в добровольное изгнание первых декабристок [46]. Более подробно о путешествии Московско-Сибирским трактом на Амур в 1860-1861 гг. писал С.В. Максимов, но автор первоначально сознательно отказал себе в удовольствии воспользоваться данной работой, так как по его данным она недоступна подавляющему большинству жителей Днепропетровской области. Как оказалось нельзя найти и очерки А.П. Чехова “Из Сибири” (1890), как в отдельном издании, так и в различных собраниях сочинений. Полное собрание сочинений 1985 года в библиотеках представлено далеко не “в полном составе”. А при упоминании о книгах Глеба Ивановича Успенского даже единственный днепропетровский букинист широко раскрывает глаза, спрашивая “Кто это такой?” Отсутствует и книга Ф. Нансена “В страну будущего”. В таких условиях не приходится говорить о возможности поработать с “Сибирским дорожником” или с “Путеводителем по почтовым дорогам Сибири от Владивостока до Тюмени”, который был издан в 1889 году. Остаётся более доступная литература.

Нет нужды рассказывать, какой популярностью пользовались в Советском союзе песни В.С. Высоцкого и А.Я. Розенбаума. Как поэты и артисты они не только рассказывали, но вызывали у слушателей зрительные ассоциации. Это было настолько прочувствовано, что многие отождествляли биографию В.С. Высоцкого с биографией его героев, задавая не всегда корректные вопросы, о чём поэт не однократно говорил на концертах. Персонажи, которых он сыграл в фильмах “Короткие встречи” (1967), “Хозяин тайги” (1968), “Единственная” (1975) или живут, или работают за Уралом во второй половине XX века, как и герои его стихов один из которых **летит** в Магадан, а второй **едет поездом** мыть золото на реку Вачу. Эти образы прочно вошли в культуру, но не позволяют раскрыть, что такое движение по Сибирскому тракту. В 1972 году Владимир Семёнович Высоцкий написал стихотворение “Дорожная история”¹⁷, в котором от имени человека с трудной судьбой и семью вычеркнутыми годами рассказал, как в новогоднюю ночь в пургу застрял идущий на стройку с важным грузом МАЗ. Переданная им атмосфера конфликта шоферов в кабине, когда до любого жилья всего лишь “Назад пятьсот, пятьсот вперёд” и это не фигура речи, а 500 километров. Эта песня не повторяет сюжет художественного фильма “Порожний рейс” (1962), но раскрывает другую сторону человеческих взаимоотношений в экстремальной ситуации, что делает её прекрасным учебным пособием по

¹⁶ А. Дюма описал и дорогу из Петербурга через Москву и Нижний Новгород в Сибирь. Хотя сам писатель во время своего путешествия по России доехал до Астрахани, опубликовав в 1858 г. путевые очерки “Из Парижа в Астрахань”, найти которую тоже не удалось.

¹⁷ Высоцкий В.С. Дорожная история // Высоцкий В.С. Поэзия и проза. М.: Книжная палата, 1989. – С. 192-194.

не менее, воплощением дороги является стоящий на переднем плане полицейский. Пожилой служака с длинными седыми усами, неторопливо разворачивающий платок, полон собственного достоинства, воплощая в себе усвоенную многими поколениями эго предшественников прописную истину, гласящую: “ЗАКОН – ЭТО МЫ”! Но он не только символизирует закон, который так же неотвратим, как дорога “по казённой надобности”. По воле художника он служит прекрасной иллюстрацией, как нужно было одеваться, отправляясь в дальнюю дорогу по Сибирскому тракту. Форменная шинель и папаха дополняются валенками, которые спасают ноги от обморожения во время многочасового сидения в санях. Дополняет “дорожный костюм” длинный тулуп с меховым воротником, одетый поверх шинели, и позволяющий выдержать настоящие сибирские морозы. Стоящие рядом с представителем власти “понятые” не только символизируют интернациональный характер сибирского населения, но иллюстрируют традиционную зимнюю одежду сибиряков.

Картина М.П. Нестерова, представленная на **рисунке 3**, интересна не только, как жанровая сцена²². Вначале обратимся к уезжающему купцу, точнее к его одежде. В глаза сразу бросаются валенки и шуба по щиколотку, на фоне которых шапка кажется не серьёзно миниатюрной. То есть, купец одет по тому же принципу, что и представитель власти на картине П.П. Соколова-Скаля, но богаче. В XX и в XXI веках шубы остаются востребованным товаром, как бы не протестовали “зелёные”. Но современные модные тенденции лишили этот предмет одежды его утилитарной функции, превратив его в некий атрибут, демонстрирующий статус его владельца. Современные “тузы” и “короли” и особенно их дамы вряд ли оценят этот стиль, полностью скрывающий фигуру. Но подавляющее большинство современных решений известных модельеров, вряд ли спасут человека от холода, а то и обморожения зимой, когда машина заглохла, а до ближайшего жилья даже не 500, а 50 км, в отличие от представленной на полотне “архаики”. Долгополая шуба с лицевой стороны обшита тёмным сукном, и снабжена большим отложным меховым воротником. Примечательно, что изнутри шуба обшита мехом. Это была не демонстрация скромности, наводящая тоску на современных модельеров, а именно утилитарная особенность русской одежды. Сшитые, как подкладка мехом наружу лисьи, куньи или беличьи шкурки защищали человека от мороза и пронизывающего ветра. На постоянных дворах и почтовых станциях шуба или тулуп использовалась как одеяло, позволяя путешественнику в относительном комфорте провести вынужденную остановку. Более подробно о том какую одежду брали с собой в дорогу путешественники, Вы можете узнать в разделе “**О дорожной инфраструктуре XIX века**” из воспоминаний А.А. Игнатьева и М.П. Чехова.

²² В качестве жанровой сцены эта картина является прекрасным учебным пособием для занятий по психологии. Художник прекрасно выписал психологические типы швейцара и “коридорного”, которые всем своим видом не только оказывают уважение покидающему гостиницу купцу, чем и “заставляют” “его степенство” не покуситься на чаевые.

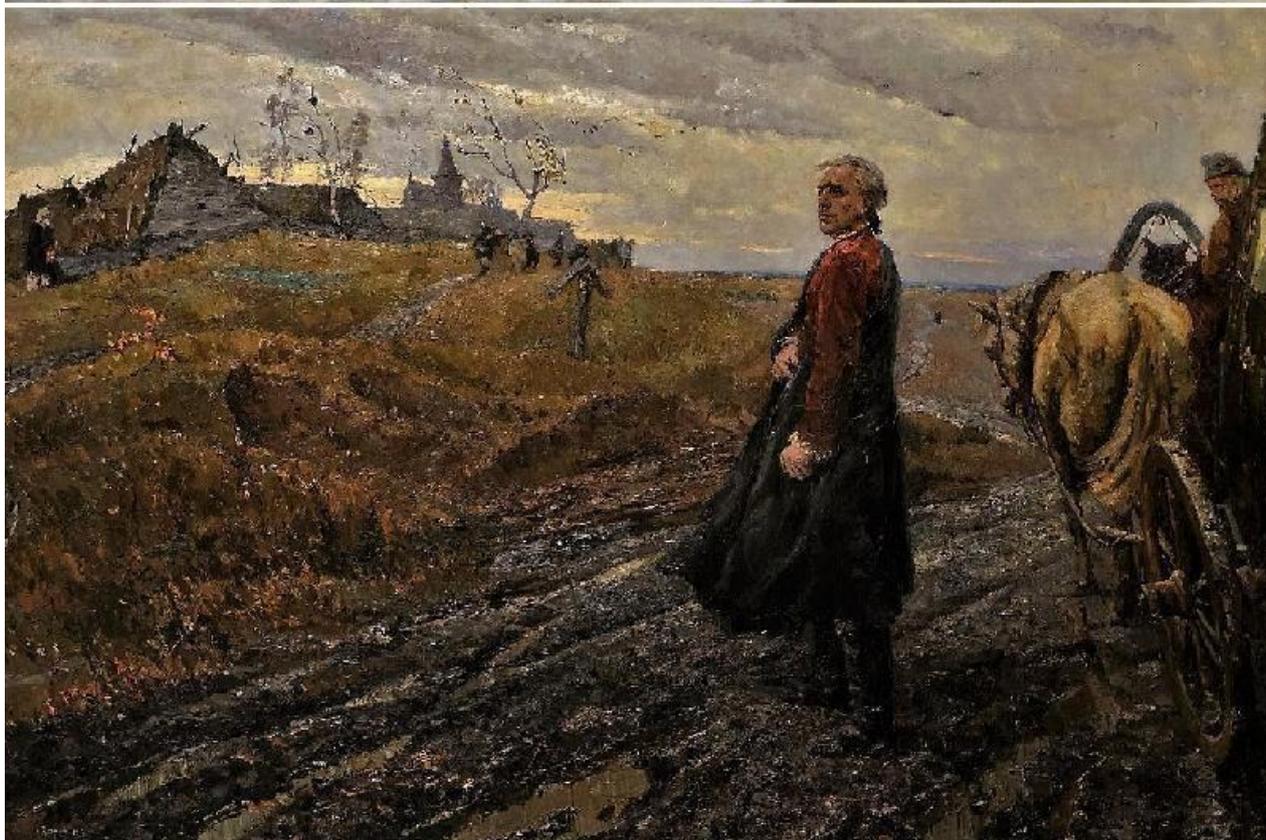


Рисунок 1. Сергей Дмитриевич Милорадович “Путешествие Аввакума по Сибири” 1898 (вверху). Владимир Николаевич Гаврилов “Радищев Александр Николаевич” 1954 (внизу).



Рисунок 2. Павел Петрович Соколов-Скаля “И.В. Сталин в Туруханской ссылке в 1916 году” 1949 г.

Так же в гостинице действует электрическое, а не газовое освещение. Косвенные признаки в виде изображённой на стене афиши-объявления, на которой ясно читается слово **“ВОЛГЪ”** показывает, что гостиница находится не только в приволжском или заволжском городе, но и на волжском участке Московско-Сибирского тракта. Высокий декорированный вестибюль, обои и половики-дорожки, создают забытый уют, так же как столик, стоящий у входа на витых ножках с чернильницей.

Совсем в другой манере писали Василий Ефимович Экгорст (1831-1901) и Рудольф Фёдорович Френц (1831-1918), картины, которых “На постоялом дворе” (рисунок 4), представлены ниже. На этих полотнах мы видим постоянные дворы в различных регионах империи²³, как с “парадного” фасада, так и изнутри, то есть их конюшни и коновязи.

Нельзя не отметить, что эти четыре работы в наши дни объединяет то обстоятельство, что они не известны многим зрителям. Если представленную выше картину П.П. Соколова-Скаля в числе многих других предали забвению по идеологическим причинам после XX съезда КПСС, то с представленными ниже картинами М.П. Нестерова, В.Е. Экгорста и Р.Ф. Френца всё обстоит

²³ О чём говорят крыши, покрытые не только тёсом, но и соломой.

несколько иначе. С одной стороны, частные коллекционеры далеко не всегда пускают к себе посторонних. С другой стороны, даже если картина находится в музее, то она десятилетиями может не покидать его фонды. Более того, музей не всегда может позволить себе выпустить альбом (не говоря уже о серии) с репродукциями. А в изданном альбоме, размещают в первую очередь статусные для любого музея произведения, оставляя в тени не только фонды, но и львиную долю экспозиции. Судите сами. Если о картине В.Е. Экгорста, находящейся в частной коллекции, известно лишь, что она выставлялась в 2007 году на аукционе “Русское и западноевропейское искусство XIX-XX



Рисунок 3. Михаил Петрович Нестеров “С отъездом” 1880.

веков”²⁴. То судьба работы М.П. Нестерова более интересна не только для искусствоведов, но и для подготовки специалистов, которых в народе называют “искусствооведами в штатском”. О значении этой картины в творчестве художника писали многие его биографы²⁵, но в книгах отсутствовало не только упоминание об её настоящем местонахождении, но и репродукции. Лишь в узких кругах знали, что в 1948 году великая княжна Ольга Александровна Романова²⁶ (1882-1960) продала ее на аукционе в Дании перед отъездом в Канаду²⁷. В 2008 году появилась информация, что это полотно было приобретено на аукционе в Дании²⁸. В 2016 году картина экспонировалась в Москве на выставке “Художественные Сокровища России”²⁹ в выставочном зале “Центра искусств” на территории Храма Христа Спасителя. Работа Р.Ф. Френца, хоть и находится в Краснодарском краевом художественном музее имени Ф.А. Коваленко, так же не слишком известна, как и работы Н.А. Касаткина, Н.Е. Сверчкова, Н.Н. Каразина, К.А. Вещилова, Л.И. Соломаткина, Г.С. Зорина, В.А. Серова, А.Е. Архипова. О некоторых работах в литературе даже отсутствует упоминание, где же они экспонируются или хранятся. Ярким примером служит картина Константина Николаевича Филиппова “Обоз” 1854. (рисунок 41)³⁰. Обратившись с запросом во Всемирную Паутину, автор получил ссылку на Крымскую художественную галерею³¹. Зная, о существовании в Симферополе такого музея, логично было бы предположить, что указанная работа Константина Николаевича Филиппова (1830-1878) хранится именно в этом музее. Но привычка проверять информацию заставила вначале изучить этот сайт более внимательно, а после обратиться за консультацией к знакомым жителям Симферополя. Из переписки с сотрудниками этого музея стало известно, что они экспонируют несколько работ крымского художника XX ст. З.И. Филиппова (фотографию которого (без биографии) можно найти в этом же электронном ресурсе). Но об “Обозе” К.Ф. Филиппова они не осведомлены, и “визуально она им не знакома”. Возможно, авторами электронного ресурса

²⁴ Её оценочная стоимость тогда составляла 100-140 тысяч рублей. URL: https://sovcom.ru/avtori/avtor/%D1%8D/783/?p_f_2_1=783&p_f_3_1=783 (дата обращения: 16.11.2018).

²⁵ В частности, Сергей Николаевич Дурылин в книге “Нестеров в жизни и творчестве”.

²⁶ Младшая дочь императора Александра III.

²⁷ Уже одно это обстоятельство не только повышает уровень признания картины в глазах экспертов, но и существенно увеличивает её стоимость по методике оценки культурных ценностей В. Индугного.

²⁸ URL: <http://www.theartnewspaper.ru/posts/2075/> (дата обращения 13.11.2018)

²⁹ URL: https://echo.msk.ru/blog/tatiana_pelipeiko/1662466-echo/ (дата обращения 13.11.2018)

³⁰ Репродукцию этой картины желающие могут найти в Интернете, обратившись к, так называемой, “Телеге жизни”. URL: <https://www.liveinternet.ru/users/4325490/post207180952/> (дата обращения 25.10.2018). Но необходимо отметить, что авторы этой “выставки”, разместив в открытом доступе репродукции картин, не стали приводить иных данных, кроме названия картины и имени автора.

³¹ URL: <http://gallery.crimea.ua/ru/painters.php?p=305&b=bio> (дата обращения 25.10.2018)

была размещена информация не только о художниках Крыма, но и мастерах кисти работавших на полуострове в XVIII-XXI веках вне зависимости от того, где экспонируются их картины.



Рисунок 4. Василий Ефимович Экгорст “На постоялом дворе” (вверху).

Рудольф Фёдорович Френц “На постоялом дворе” (внизу).

Требования оформления работ предписывают автору указать методы, который использовались при её написании. Но, прежде чем обратиться к этому разделу, необходимо уточнить к какой же области знания относится сама работа. Вопрос отнюдь не праздный, так как опыт автора показывает, что

редакционная политика ряда изданий не всегда считается с мнением автора и УДК работы, относя её не к истории, а к историографии, литературоведению или иной специальной исторической дисциплине по своему выбору. Это не удивительно, так как представленная Вашему вниманию работа затрагивает разные области подготовки не только историков, но и офицеров таможенной службы³², лежащие в междисциплинарной области знаний, в большей степени относясь к истории в её широком значении.

Но вернёмся к методам исследования. Так одним из методов, используемых при написании этой работы, стало иллюстрирование воспоминаний и художественных текстов картинами и гравюрами³³, которые были созданы преимущественно очевидцами. Автор отдаёт себе отчёт, что эти произведения – достаточно субъективный источник³⁴, но они позволяют читателю не только увидеть далёкий от нас мир глазами его современников, но и составить более полный образ.

Основным методом, который использовался при создании этой работы, был принцип объективного историзма, так как в XIX – начале XX века мир стремительно менялся в своём развитии, что необходимо учитывать.

Синхронный метод позволил провести “горизонтальный срез”, который позволил увидеть не только состояние дороги, но и дорожной инфраструктуры по всему маршруту.

Анализируя воспоминания людей проехавших по маршруту в XIX и начале XX столетия, удалось применить метод “перекрёстного допроса” документов, который активно используется при рассмотрении судебных дел прошлого, когда участники судебного процесса в большинстве своём покинули этот мир, но вновь открывшиеся обстоятельства дела требуют пересмотреть судебное решение в ходе нового судебного процесса.

Метод исторических параллелей позволил, используя его главный принцип – сравниваемое, позволил сравнить, как менялся образ движения по Сибирскому тракту и состояние дорожной инфраструктуры в литературе и живописи двух столетий. Таким образом, был создан не только “горизонтальный”, но и “вертикальный срез”. К сожалению, украинская высшая школа не приветствует проведение глубоких параллелей между прошлым и настоящим, так как настоящее зачастую проигрывает прошлому.

Метод исторического моделирования, который некоторые коллеги называют методом исторической реконструкции, позволил рассмотреть условия движения по самой длинной в Евразии транспортной артерии на

³² Отчасти, это созвучно с подготовкой и самоподготовкой криминалистов для работы “на земле”.

³³ Многие, из которых незаслуженно забыты в наши дни.

³⁴ Фото и видео документы могут в большей степени претендовать на статус объективного источника, чем картина, так как последняя создаётся своим автором с “нуля” от определения композиции до подбора моделей. Но исторический опыт XXI столетия показывает, что слишком часто современные СМИ выдают “постановочные” фото и видео за документальные, что влияет на формирование “общественного мнения” и обоснование решений, за которыми стоят тысячи смертей.

различных отрезках маршрута, как в пространстве, так и во времени, то есть создать проблемно-хронологический срез исследуемой темы.

Так всё же, каким он был этот Сибирский тракт? Как по нему путешествовали более двух столетий назад? Насколько он соответствовал тем образам дороги, которые воплотил в живописи Н.А. Касаткин в 1890 году в картине “У шлагбаума. Большая дорога”, к которой прекрасно подходят строки, написанные А.М. Городницким в 1971 году:

*“Окрестные губернии убоги –
Сойти с ума!*

*Шлагбаумы, размытые дороги –
Чума, чума...”³⁵*



Рисунок 5. Николай Алексеевич Касаткин “У шлагбаума. Большая дорога” 1890.

Вот вопросы, требующие ответа. Итак, шлагбаум поднят, начинаем движение.

³⁵ Стихотворение А.М. Городницкого “А Пушкина не пустят за границу”.

ЗАДАЧА ПОСТАВЛЕНА. ПРИСТУПАЕМ К ЕЁ РЕШЕНИЮ.

Но если задача поставлена – её следует решить, опираясь на доступные материалы. Поэтому вернёмся к дороге, точнее к её описанию. Многие из наших современников перестали читать вообще и хорошую литературу в частности, но у многих ведущих кочевой образ жизни в сердце найдут отклик строки Александра Сергеевича Пушкина, написанные в 1829 году:

Дорожные жалобы

*Долго ль мне гулять на свете
То в коляске, то верхом,
То в кибитке, то в карете,
То в телеге, то пешком?*

*Не в наследственной берлоге,
Не средь отческих могил,
На большой мне, знать, дороге
Умереть господь сулил,
На каменьях под копытом,
На горе под колесом,
Иль во рву, водой размытом,
Под разобранном мостом.*

*Иль чума меня подцепит,
Иль мороз окостенит,
Иль мне в лоб шлагбаум влепит
Непроворный инвалид.*

*Иль в лесу под нож злодею
Попадуся в стороне,
Иль со скуки околею
Где-нибудь в карантине.*

*Долго ль мне в тоске голодной
Пост невольный соблюдать
И телятиной холодной
Трюфли Яра поминать?
То ли дело быть на месте,
По Мясницкой разъезжать,
О деревне, о невесте
На досуге помышлять!*

*То ли дело рюмка рома,
Ночью сон, поутру чай;
То ли дело, братцы, дома!..
Ну, пошёл же, погоняй!..³⁶*

Посидеть в Яре нам с Вами, конечно, не суждено, как это и не могли себе позволить многие отправившиеся из Москвы по маршруту, который шёл через Владимир, Казань, Пермь, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Томск, Красноярск на Иркутск. От Иркутска дорога расходилась на юг и на север. Южная ветвь шла к Кяхте, а северная – через Якутск к Охотску. Вот эта грунтовая дорога и вошла в историю, как Московский или Сибирский тракт, а в просторечье – Владимирка. По этому тракту на восток отправлялись исследователи новых земель, шагали переселенцы, поднявшие уральские заводы, освоившие Сибирь и Дальний Восток. В ранее опубликованной статье автор приводил стихи о переселенцах, которые написали Омуровский (И. Фёдоров) и Сергей Марков [34, с. 123]. А вот как описал в 1937 году движение по этому маршруту на Амур Н.П. Задорнов:

“Эх, Сибирь, Сибирь!.. Ещё и теперь, как вспомнят старики своё переселение, есть им о чём порассказать... Велик путь сибирский – столбовая дорога. Пошагаешь по ней, куда достигнешь синих гор байкальских, намотришься людского горя, наготы и босоты, и привольной жизни на богатых заимках, и степных просторов, и диких тёмных лесов. Попотчует тебя кто чем может: кто – тумачом по шее, а пьяный встречный озорник из

³⁶ См. Пушкин А.С. Сочинения. В 3-х т. Т. 1. Стихотворения; Сказки; Руслан и Людмила: Поэма. М.: Художественная литература, 1985. – С. 451.

томских ямщиков – бичом³⁷, богатый чалдон – сибирскими пельменями, подадут тебе под окном пшеничный калач и лепёшки с черёмухой. Приласкают и посмеются над тобой, натерпишься ты холоду и голоду, поплачешь под берёзой над свежим могильным холмом, повалешься на телеге в разных болезнях, припалит тебя сибирским морозцем, польёт дождём, посушит ветром. Увидишь ты и каторгу, и волю, и горе, и радость, и простой народ, и господ в кандалах, этапных чиновников, скупых казначеев. А более всего наглядись кривды, и много мимо тебя пройдёт разных людей – и плохих и хороших” [16, с. 6-7].



**Рисунок 6. Николай Егорович Сверчков “Случай на дороге” 1840 (вверху).
Карта Московско-Сибирского тракта (внизу).**

³⁷ Репутация томских ямщиков в этом плане оставляла желать лучшего. Но такие “озорники” встречались по всему тракту. Н.Е. Сверчков проиллюстрировал подобный эпизод на дороге (рисунок 2). Сдерживающим фактором для них были пассажиры, но не всегда.

Конечно, можно заявить, что это лирика. Но вот что в действительности представлял из себя Сибирский тракт? Откуда и какое представление о нём мог получить житель, например, Екатеринославской губернии в XIX веке? Попробуем разобраться.

Романсы и народные песни³⁸ – источник яркий, но не всегда надёжный. Письма и дневники – вещь личная, можно сказать, интимная, как правило, не предназначенная для широкой огласки³⁹. То же относится и к мемуарной литературе, так как автор не может быть уверен, что написанное им дойдёт до читателя и будет по достоинству оценено. Да и между самими событиями и временем публикации книги проходят даже не годы – десятилетия, а если своё веское “Нет!” скажет цензура, то и столетие (хорошо ещё, если одно) рукопись пролежит в столе, если вообще уцелеет. Поэтому житель отдалённой губернии (области) начинает формировать своё мнение об интересующем его предмете, опираясь на доступные ему широко растиражированные источники – слухи и художественную литературу. Распространение бездоказательных слухов, особенно облачённых в “не убиваемые” формулировки⁴⁰ дело, конечно, “прибыльное”, но недостойное. Поэтому, вначале остановимся на художественной литературе. Но вот давайте вспомним, а кто из писателей позапрошлого века, чьи книги востребованы до сих пор, писал о путешествии из Петербурга или Москвы в Иркутск и далее на восток. Не знаю, кого сможете припомнить Вы, но автор этих строк сразу вспомнил Николая Алексеевича Некрасова⁴¹ и Александра Дюма (отца)⁴², а в первой половине XX века – многочисленные произведения Николая Павловича Задорнова.

Так как предметом исследования служит образ дороги, обратимся к первоисточникам. Вот что написал Н.А. Некрасов в главе “Княгиня М.Н. Волконская. Бабушкины записки (1826-1827 г.)”:

*“Морозно. Дорога бела и гладка,
Ни тучи на всём небосклоне...
Обмёрзли усы, борода ямщика,
Дрожит он в своём балахоне.
Спина его, плечи и шапка в снегу,
Хрипит он, коней понукая,
И кашляют кони его на бегу,
Глубоко и трудно вздыхая...
Обычные виды: былая краса
Пустынного русского края,
Угрюмо шумят строевые леса,
Гигантские тени бросая;
Равнины покрыты алмазным ковром,*

³⁸ Определённая их часть создавалась под влиянием “уголовной романтики”.

³⁹ Современный читатель, оторванный от архивов, может познакомиться с ними лишь в полном собрании сочинений признанного классика литературы или политического деятеля.

⁴⁰ “Это все знают ” и “все об этом говорят”.

⁴¹ Поэма “Русские женщины”.

⁴² Повесть “Учитель фехтования”.

*Деревни в снегу потонули,
Мелькнул на пригорке помещичий дом,
Церковные главы блеснули...*

*Обычные встречи: обоз без конца,
Толпа богомолков-старушек,
Гремящая почта, фигура купца
На груди перин и подушек;
Казённая фура! С десятков подвод:
Навалены ружья и ранцы.
Солдатики! Жидкий, безусый народ,
Должно быть, ещё новобранцы;
Сынков провожают отцы-мужики
Да матери, сёстры и жёны:
“Уводят, уводят сердечных в полки!”
Доносятся горькие стоны...*

*Подняв кулаки над спиной ямщика,
Неистово мчится фельдъегерь.
На самой дороге догнав русака,
Усатый помещичий егерь
Махнул через ров на проворном коне,
Добычу у псов отбивает.
Со всей своей свитой стоит в стороне
Помещик – борзых подзывает...
Обычные сцены: на станциях ад –
Ругаются, спорят, толкутся. ...*

*...В Казани я сделала первый привал,
На жёстком диване уснула; ...*

*... Часы уже десять пробили,
Пора! Я оделась. “Готов ли ямщик?” –
“Княгиня, вам лучше дожидаться
Рассвета, – заметил смотритель-старик: –
Метель начала подниматься!”
“Ах! то ли придётся ещё испытать!
Поеду. Скорей, ради бога!...”*

*Звенит колокольчик, ни зги не видать,
Что дальше, то хуже дорога,
Поталкивать начало сильно в бока,
Какими-то едем грядами,
Не вижу я даже спины ямщика:
Бугор намело между нами.
Чуть-чуть не упала кибитка моя,
Шарахнулась тройка и стала.
Ямщик мой заохал: “Докладывал я:
Пождать бы! дорога пропала!..”
Послала дорогу искать ямщика,*

Кибитку рогожей закрыла, ...
... “Зимовка тут есть недалёко, –
Сказал он, – рассвета дождёмся мы в ней!”
Подъехали мы, разбудили
Каких-то убогих лесных сторожей,
Их дымную печь затопили.
Рассказывал ужасы житель лесной,
Да я его сказки забыла...
Согрелись мы чаем. Пора на покой!
Метель всё ужаснее выла.
Лесник покрестился, ночник погасил
И с помощью пасынка Феди
Огромных два камня к дверям привалил.
“Зачем?” – “Одолели медведи!”...
... Крепчали морозы по мере пути
И сделались скоро ужасны.
Совсем я закрыла кибитку мою –
И тёмно и страшная скука.
Что делать? Стихи вспоминаю, пою.
Когда-нибудь кончится мука! ...
... Однажды, заслышав какой-то содом,
Цыновку мою я открыла,
Взглянула: мы едем обширным селом,
Мне сразу глаза ослепило:
Пылали костры по дороге моей...
Тут были крестьяне, крестьянки,
Солдаты и – целый табун лошадей...
“Здесь станция: ждут серебрянки⁴³, –
Сказал мой ящик, – мы увидим её,
Она, чай идёт недалече...”...
... А ночью ящик не сдержал лошадей,
Гора была страшно крутая,
И я полетела с кибитки моей
С высокой вершины Алтая!
... Байкал. Переправа – и холод такой,
Что слёзы в глазах замерзали.
Потом я рассталась с кибиткой моей
(Пропала санная дорога). ...
Дорога без снегу – в телеге! Сперва
Телега меня занимала.
Но вскоре потом, ни жива ни мертва,
Я прелесть телеги узнала.
Узнала и голод на этом пути, –

⁴³ Серебрянка – обоз с серебром.

*К несчастью, мне не сказали,
 Что тут ничего невозможно найти,
 Тут почту бурята держали.
 Говядину вялят на солнце они
 Да греются чаем кирпичным,
 И тот ещё с салом! Господь сохрани
 Попробовать вам, непривычным! ...” [46, с. 73-83].*



Рисунок 7. Сергей Васильевич Иванов “На новые места”⁴⁴. 1886.

Показательно, что детально воссоздан образ путешествия от Москвы до Казани, далее лишь поэтически обработанные общие сведения этнографического и психологического характера, тем не менее, формирующие образ сурового и непрístupного для слабых духом края.

Но это, с Вашего позволения, вновь лирика. А теперь рассмотрим то, что за ней скрывалось в действительности. Наверное, во все времена, отправляясь в дальнюю дорогу, человек ставит перед собой одни и те же вопросы. А именно: **На чём (ком) поедem? В каком состоянии дорога? Какова дорожная инфраструктура (каковы возможности подкрепиться и отдохнуть)? Сколько продлится путешествие? Как следствие, в какую сумму денег оно обойдётся? Насколько безопасно путешествие? И вот ответам на эти “незначительные” вопросы серьёзные исследования не уделяют внимания. Не претендуя на статус оногo, автор предлагает Вашему вниманию ответы на эти вопросы, полученные из художественной и мемуарной литературы.**

⁴⁴ Автор отдаёт себе отчёт, что эта картина, как иллюстрация, не вполне соответствует поэме Н.А. Некрасова. Но сознательно использует её, а не картину А.С. Гугеля “Из прошлого”. На полотне изображена одетая по-городскому молодая женщина, которая едет в повозке по дороге, превратившейся после дождя в кашу, благодаря копытам лошадей и колёсам телег и повозок по столбовой дороге (к стоящему на заднем плане верстовому столбу приближается следующая тройка). Из узелка, лежащего рядом с пассажиркой, сидящей на брошенной в повозку охалке сена, выглядывает книга. Но ей не до чтения. Женщина отвернулась от своих попугачиков в серых шинелях и касках с шишаками, которые конвоируют её к месту ссылки. Свинцовые тучи уходящие за горизонт, у самой кромки которого изображен просвет, подчёркивает, что светлая сторона жизни осталась в прошлом. Причина этого выбора в том, что княгиня Волконская, как и все декабристки, ехала в Сибирь добровольно, а не под конвоем. Так же добровольно отправились искать счастье крестьяне, изображённые Сергеем Васильевичем Ивановым.

О СПОСОБАХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ.

Большая часть ответа на этот вопрос дана А.С. Пушкиным в “Дорожных жалобах”. По России, как и по всему миру, перемещаться можно было пешком, верхом или в какой-нибудь повозке (от телеги до кареты) летом и в санях зимой. Другое дело кого и как в неё запрягали. За исключением южных областей России, где тяжёлые грузы могли перемещать на быках, главной движущей силой была лошадь. Отличались лишь способы, как запрячь лошадей. Но известно, что содержание своего выезда в городе – удовольствие не из дешёвых. Да и отправляясь в дальнее путешествие, не каждый мог (или хотел) рисковать своими любимцами. Так по приказу графа А.Г. Орлова-Чесменского жеребца Сметанку, ставшего родоначальником знаменитых орловских рысаков, вели шагом от места покупки в Воронежскую губернию несколько месяцев. Как следствие, многие путешественники в России отправлялись в путь “на почтовых” [54, с. 38], “по почте” [54, с. 48], или “на перекладных”, как это сделал Евгений Онегин. Г.И. Кублицкий приводит цитату американского публициста Джорджа Кеннона, который дважды посетил Сибирь и считал, что русская казённая почта “без сомнения, наиболее обширная и лучше всего организованная во всём свете” [22, с. 103]. С первой частью утверждения не поспоришь, а что касается второй, то не всё было так однозначно.



Рисунок 8. Николай Егорович Сверчков “Тройка” 1848.

Если просмотреть литературу XIX века, то чаще всего встречается термин “тройка”, которую впрягали в экипаж, каким бы он не был. О том, что это европейский читатель мог узнать благодаря Александру Дюма: “... я сел в повозку, в какой разъезжают курьеры в России. Она называется здесь

“перекладной”, потому что лошадей перекладывают на каждой почтовой станции. В эту повозку была впряжена тройка. Одна из лошадей, коренник, бежала молча, высоко подняв голову, а обе пристяжные ржали на бегу, так низко опустив головы, словно собирались вцепиться зубами в землю” [14, с. 587]. Тройка достигала скорости 45-50 км в час, что позволяло достаточно быстро перемещаться на большие расстояния.

Именно почтовые тройки, украшенные бубенцами, вошли в литературу, как символ чего-то недостижимого. Не случайно Н.В. Гоголь сравнивал Русь с “бойкой необгонимой тройкой”⁴⁵. Но тройка появилась лишь после расширения дороги в начале XIX века. До этого лошадей впрягали цугом, то есть друг за другом по одной или парой. А.С. Грибоедов в “Горе от ума” в монологе Фамусова о покойном Максиме Петровиче пишет, что тот ездил именно цугом, как и московский высший свет в гремящих “парадных, цугом каретах” [46, с. 65]. Так и в возок, который вёз Татьяну Ларину в Москву, впрягли 18 лошадей [54, с. 99] именно цугом. Н.С. Лесков в “Очарованном страннике” пишет, что в графский экипаж впрягали шестёрки, которым управляли кучер на козлах и фореитор, сидящий верхом на подседельной лошади [23, с. 105] и кони на хорошей скорости без отдыха пролетали от 80 до 115 вёрст [23, с. 106]. Так же шесть лошадей (по словам Н.А. Некрасова) впрягли и в возок княгини Трубецкой⁴⁶ [46, с. 3]. Г.И. Кублицкий приводит любопытные данные: “Правила, действовавшие на почтовых станциях, предусматривали, сколько лошадей может требовать путник по своей подорожной. Купцу полагалось три, полковнику – шесть, генералу – десять” [22, с. 104]. У Н.С. Лескова можно прочитать и о разных способах упряжи. Об экипажах можно сказать, что это был штучный товар, не похожий друг на друга. Брички, тарантасы, кареты, колымаги, телеги, мажары, возки, кибитки, сибирские кошевы, простые сани и дровни, чего только не производили умельцы прошлых столетий⁴⁷. Литератур-

⁴⁵ “Не так ли ты, Русь, что бойкая необгонимая тройка несёшься? Дымом дымится под тобой дорога, гремят мосты, всё отстаёт и остаётся позади. Остановился пораженный божьим чудом созерцатель: не молния ли это, сброшенная с неба? что значит это наводящее ужас движение? и что за неведомая сила заключена в сих неведомых светом конях? Эх, кони, кони, что за кони! Вихри ли сидят в ваших гривах? Чуткое ли ухо горит во всякой вашей жилке? Заслышали с вышины знакомую песню, дружно и разом напрягли медные груди и, почти не тронув копытом земли, превратились в одни вытянутые линии, летящие по воздуху, и мчится вся вдохновенная богом!.. Русь, куда же несёшься ты? дай ответ. Не даёт ответ. Чудным звоном заливаются колокольчик; гремит и становится ветром разорванный в куски воздух; летит мимо всё, что ни есть на земли, и, косясь, постораниваются и дают ей дорогу другие народы и государства” [8, с. 362].

⁴⁶ В то время как княгиня Волконская ехала на тройке в кибитке [46, с. 61, 63].

⁴⁷ И в “Ревизоре” и в “Мёртвых душах” Н.В. Гоголь отдельно называет мастеров каретников. Соответственно в Петербурге каретный мастера Иохим (Иоахим), который давал кареты на прокат [9, с. 292], а в деревне М.С. Собакевича – каретник Михеев – мастер по рессорным экипажам [8, с. 146-147, 213-214]. Сейчас от богатого наследия каретников осталось немного и далеко не во всех музеях. Одной из лучших коллекций является коллекция Оружейной Палаты Московского Кремля. В наши дни подобные экипажи изготавливаются или как реквизит на киностудиях, или как средство заработка в туристических центрах.

ные герои в европейской России в зимнее время предпочитали кто возок⁴⁸, а кто кибитку. Вот что читаем у Н.А. Некрасова [46, с. 3]:

*“Покоен, прочен и легок
На диво слаженный возок;
Сам граф-отец не раз, не два
Его опробовал сперва.* *Шесть лошадей в него впрягли,
Фонарь внутри его зажгли.
Сам граф подушки поправлял,
Медвежьёю полость в ноги стлал”.*

В возке было относительно комфортно, так как его устройство позволяло пассажиру не только сидеть, но и лежать, не боясь снега и ветра, а размещённые внутри грелки и меха позволяли не замёрзнуть в дороге, в застеклённые окошки можно было видеть, что происходит снаружи. В кибитке при осадках опускали своеобразную занавеску, которая защищала лишь от снежных хлопьев. Недостатком всех экипажей (исключение составляли императорские) была их малая вместимость. Не считая ямщика, сидевшего на козлах, три пассажира – это предельный максимум. Причём Владимир Галактионович Короленко писал: *“Холодно и неудобно. Кибитка узка, под бока давит, да ещё некстати шашки и револьверы провожатых болтаются”* [20, с. 21], то есть о комфортной езде для 3-х пассажиров говорить уже не приходилось. Это наблюдение подтверждает представленная на **рисунке 9** картина Н.Е. Сверчкова *“По Великому Сибирскому пути. (В ссылку)”*, на которой в мчащейся по осенней столбовой дороге повозке, запряжённой тройкой лошадей, сидят мужчина в котелке и пальто и сопровождающий его солдат в бескозырке и шинели с красными погонами. Для третьего пассажира в этом экипаже просто нет места даже на облучке у ямщика. И лишь кони мчатся вперёд свободно, нестеснённые ничем и никем, сопровождая свой бег звоном колокольчика, весящего под дугой. Пассажиры ёжятся от сырости и пронизывающего ветра мчатся вперёд, слушая крик или песню ямщика.

Воспоминания Владимира Алексеевича Гиляровского подтверждают этот образ. В октябре 1873 года он впервые увидел петербургских *“кульеров”⁴⁹*. *“Вдоль Садовой, со стороны Сухаревки, бешено мчатся одна за другой две прекрасные одинаковые рыжие тройки в одинаковых новых коротеньких тележках. На той и на другой – разудалые ямщики, в шляпенках с павлиньими перьями, с гиканьем и свистом машут кнутами. В каждой тройке по два одинаковых пассажира: слева жандарм в серой шинели, а справа молодой человек в штатском. ...*

...Жандарм с усищами в аршин.

А рядом с ним какой-то бледный

Лет в девятнадцать господин...–

вспоминаю Некрасова, глядя на живую иллюстрацию его стихов” [7, с. 11].

То есть, как минимум в 1873 и 1883 годах осуждённого сопровождал один жандарм, а не два как об этом писал В.Г. Короленко.

⁴⁸ Увидеть снаружи и изнутри прекрасные образцы возков можно или в Оружейной палате Московского Кремля или в х.ф. *“Царская охота”*, который был снят на киностудии Ленфильм в 1990 году режиссёром В. Мельниковым по одноимённой пьесе Леонида Зорина.

⁴⁹ Так, по словам Владимира Алексеевича, московские извозчики называли жандармов, которые *“из Питера в Сибирь на каторгу везут”* [7, с. 11].

О СОСТОЯНИИ ДОРОГИ.



Рисунок 9. Николай Егорович Сверчков “По Великому Сибирскому пути. (В ссылку)” 1883.

От Москвы до Иркутска маршрут проходит не только через несколько часовых поясов, но и через различные природные зоны (лес, лесостепь, степь, горы, тайгу). И на всех участках состояние тракта характеризовалось современниками, как бездорожье, что относилось и к другим российским дорогам. Плачевное состояние дорог вошло в поговорку, как одна из двух главных бед России. Но каждое свидетельство имеет своего автора, который несёт ответственность за свои слова, как минимум, своей репутацией. Больше внимания исторически уделяется тем участкам дороги, на которых более интенсивное движение. А так как Сибирский тракт проходил через многие губернии Центральной России, то вполне возможно, что он был “болен” теми же бедами, что и анонимные дороги, описанные писателями Золотого века русской литературы. Но в живописи всё обстоит несколько иначе. Н.Е. Сверчков на приведённой выше картине (**рисунок 9**) уделил больше внимания тройке лошадей. Благодаря этому приёму дорога больше похожа на мёртвое пространство, покрытое трещинами и разломами.

И.И. Левитан во “Владимирке” (1892) показывает нам, как выглядел тракт в период своего заката. Тракт, изображённый на картине, не просто пустынен, а зарастает травой, что свидетельствует о, мягко говоря, не высокой интенсивности движения по нему повозок и пешеходов. Но выбор именно этого названия показывает, к каким именно чувствам своих зрителей обратился Исаак Ильич – памяти о партиях каторжан, проходивших здесь в недавнем прошлом.



Рисунок 10. Исаак Ильич Левитан “Владимирка” 1892.

За более полной характеристикой обратимся к Александру Сергеевичу Пушкину. В “Энциклопедии русской жизни”, то есть в романе “Евгений Онегин” [54, с. 99-100] можно прочесть:

*“Теперь у нас дороги плохи,
Мосты, забытые гниют, ...
... Зато зимы порой холодной
Езда приятна и легка.*

Как стих без мысли в песне модной

Князь Пётр Андреевич Вяземский то же не оставил в стороне отечественные дороги. В его “Станции” [54, с. 116], написанной раньше романа Александра Сергеевича Пушкина, читаем:

*“Дороги наши – сад для глаз:
Деревья, с дёрном вал, канавы;
Работы много, много славы,
Да жаль: проезда нет подчас.
С деревьев, на часах стоящих,
Проезжим мало барыша;
Дорога, скажешь, хороша –
И вспомнишь стих: для проходящих!
Свободна русская езда
В двух только случаях: когда*

Да и Александр Дюма остался не в восторге от русских дорог. Между Великими Луками и Петербургом расстояние не более 170 вёрст. Но даже рядом со столицей империи: “Дороги были настолько плохи, а мой экипаж –

*Дорога зимняя гладка.
Автомедоны наши бойки,
Неутомимы наши тройки.
И вёрсты, теша праздный взор,
В глазах мелькают как забор”.*

*Наши Мак-Адам, или Мак-Ева
Зима свершит, треща от гнева,
Опустошительный набег,
Путь окуёт чугуном льдистым,
И запорошит ранний снег
Следы её песком пушистым.
Или когда поля проймёт
Такая знойная засуха,
Что через лужу может в брод
Пройти, глаза зажмуря муха”.*

такой тряский... Бесполезно говорить о том, что во всю эту ночь я не сомкнул глаз: я катался по повозке, как орех в скорлупе. Много раз я пытался уцепиться за деревянную скамейку, на которой лежало нечто вроде кожаной подушки толщиной в тетрадь, но поминутно скатывался с неё и должен был снова взбираться на своё место, жалея в душе несчастных русских курьеров, которым приходится делать тысячи вёрст в этих ужасных повозках. Во всяком другом экипаже я мог бы читать. И надо сказать, что измученный бессонницей я не раз пробовал взяться за книгу, но уже на четвёртой строчке она вылетала у меня из рук, а когда я наклонялся, чтобы поднять её, больно стучался головой или спиной, что быстро излечило меня от желания читать” [14, с. 587]. О состоянии дорог, говорит и такой факт: *“Бывали случаи, что седоки вываливались на ухабах из экипажей, а ямщик как ни в чём не бывало продолжал ехать дальше. И только потом, заметив исчезновение своих седоков, возвращался за ними и говорил в утешение со своей обычной улыбкой:*

– Это ничего” [14, с. 720].

Обратите внимание на третью строку П.А. Вяземского: **“работы много, много славы”**. Значит, понимание о необходимости заниматься рутинной работой было, но, возможно, не было желания, а привлечённые подрядчики думали не столько о дорогах, сколько о своём интересе, точнее гешефте. Н.С. Лесков косвенно подтверждает это, сравнивая в “Очарованном страннике” казённую и монастырскую дороги в Орловской губернии: *“на казённой дороге нечисть и ракиты, одни корявые прутья торчат; а у монахов к пустыни дорожка в чистоте, размечена вся, и подчищена, и по краям сажеными берёзами обросла, и от тех берёз такая зелень и дух, а вдаль полевой вид обширный...”* [23, с. 106]. Наличие у дороги постоянного хозяина, лично заинтересованного в её устройстве для стабильного получения выгоды, от регулярного перемещения по ней пассажиров и грузов, вероятно, и есть один из рецептов решения этой проблемы. Хотя и в этом правиле есть исключения. Князь Михаил Николаевич Волконский (1860-1917) в историческом романе “Князь Никита Фёдорович” приводит интересный факт о частных дорогах в России XVIII века на примере владений помещика Черемзина, отправившегося в гости к князю Петру Кирилловичу Трубецкому. *“Он легко вскочил в колымагу и, не усевшись ещё как следует, крикнул кучеру, чтобы тот трогал. Лошади дружно подхватили, и колымага закачалась на своих ремнях. Но, несмотря на эти ремни, отвратительная дорога то и дело давала себя чувствовать. Черемзин, ездивший большей частью верхом в деревне, как-то упустил из вида, собираясь предпринять поездку, ту муку, которая ожидала его в колымаге. Трясло, казалось, так, что всё внутри переворачивалось. Всякое удовольствие пропало, и Черемзин уже считал минуты, когда, наконец, может кончиться его пытка.*

– Завтра же велю исправить у себя дорогу... о-о-ох! – охал он, хватаясь за бок.

Через час времени он въехал во владения князя Трубецкого, как свидетельствовал каменный столб с надписью при дороге, и в этом “владении” дорога стала ещё хуже. ... Дорога с каждым шагом становилась

всё менее проезжею. Казалось, чем ближе было к усадьбе, тем хуже. ... И вдруг после этой адской тряски, после рытвин, обрывов и огромных булыжников колымага въехала на гладкое, удивительно ровное шоссе и покатилась как по бархату. Черемзин попал точно в царствие небесное. Впоследствии он узнал, что у Трубецкого нарочно в начале дорога была испорчена, чтобы проезжий мог лучше оценить последующую роскошь” [4, с 161-162]. Хороший рекламный ход, вероятно, скажут те специалисты, которые не испытали на себе все “прелести” эксплуатации таких дорог.

Вот почему путешественники, несмотря на морозы, предпочитали отправляться в дальнейшее путешествие зимой, когда мороз и снег превращали дороги в прообраз автобана. “Зимний тракт хорош для дальнего пути! – писала Н.П. Кончаловская, опираясь на архив В.И. Сурикова, о Сибирском тракте, – Не то что весной или осенью, когда на тракте глубокие ухабы, полные жидкой грязи. Застрянешь в таком ухабе – и колёс не вытянешь! Да и летом не лучше – жара, пылица, ямщики гонят лошадей, не глядя на несчастных путников, которых то и дело подкидывает под самый верх тарантаса и швыряет из стороны в сторону... То ли дело зимой! Дорога укатанная. Едешь, как в люльке покачиваясь” [18, с. 34].

Всё бы хорошо, но вот весной вместе со снегом исчезает и дорога. В рассказе “Подвиг матери” С.Т. Аксаков пишет о совершенной распутице, “о которой около Москвы не могут иметь и понятия; дорога прорывалась на каждом шагу, и во всяком долочке была зазора, то есть снег, насыщенный водою; ехать было почти невозможно” [1, с. 21]. Писатель описал движение в районе казанского участка Сибирского тракта накануне ледохода: “ехала⁵⁰ день и ночь на переменных крестьянских, не подкованных лошадях⁵¹ в простых крестьянских санях в одну лошадь; всех саней было четверо: в трёх сидело по одному человеку без всякой поклажи, которая вся помещалась на четвёртых санях. Только таким образом была какая-нибудь возможность продвигаться шаг за шагом вперёд, и то пользуясь морозными утренниками, которые на этот раз продержались, по счастью, до половины апреля” [1, с. 21].

Представленная на **11-м рисунке** картина Н.Е. Сверчкова “Гуськом”⁵² демонстрирует ещё один способ упряжи для передвижения саней в условиях бездорожья, когда дорога исчезает после снегопадов или в начале весенней распутицы, когда снег ещё лежит, но уже смешан с водой, о чём и рассказал С.Т. Аксаков. Вглядитесь в это полотно и оцените не только дискомфорт пассажиров и ямщика, но и труд и страдания лошадей, бредущих практически по целине, которых никто не спрашивает, а только погоняет вперёд...

⁵⁰ Речь идёт о маме писателя, которая отправилась в тяжёлый и опасный путь, получив письмо о тяжёлой болезни сына.

⁵¹ “По просёлкам, при глубоком снеге, подкованных лошадей в это время года дорога не поднимает”, – объяснял писатель [1, с. 21].

⁵² В творчестве Николая Егоровича этот сюжет повторяется достаточно регулярно, что говорит не только о достаточно широком распространении этого приёма, но и о сложности движения по дорогам, не только в весеннюю распутицу, но и зимой после обильных снегопадов.



Рисунок 11. Николай Егорович Сверчков “Гуськом” 1883.

Но одно дело передвигаться по дороге, а другое через реки при отсутствии мостов⁵³. И чем шире река, тем опаснее переход. *“Кама ещё не пошла, но надулась и посинела; накануне перенесли через неё на руках почту; но ночью пошёл дождь. ... Дорога лежала вкось, и надобно было пройти около трёх вёрст. Переход через огромную реку в такое время так страшен, что только привычный человек может совершить его, не теряя бодрости и присутствия духа. ... Надобно было обходить полыньи, перебираться по сложенным вместе шестам через трещины ... мешкать было некогда: река пошла на другой день”* [1, с. 21]. Не менее проблематично было преодолеть крупные реки и в другие времена года, о чём так же рассказал С.Т. Аксаков в своих воспоминаниях: *“Переезд через Волгу зимой”* [1, с. 20], *“Переезд через Каму в грозу”* [1, с. 46-48], *“Переезд через Волгу осенью”* [1, с. 66-69]. Писатель вспомнил из своего опыта риски для перевозчиков и пассажиров утонуть во время переправы, когда люди, лошади и экипажи (телеги) были загружены на дощаник или завозню и их жизнь зависела не только от погоды, и состояния материальной части, но и от умения перевозчиков, или тех, кто себя так называл. На 6-м рисунке представлена акварель Н.Н. Каразина, на которой изображена сцена ожидания парома на волжском берегу. Подобную картину в своих очерках *“Из Сибири”* описал и А.П. Чехов в 1890 году.

⁵³ Но и существовавшие мосты не внушали доверия местным жителям. В воспоминаниях А.А. Игнатьева можно найти “анекдот” от министра внутренних дел Д.С. Сипягина (1853-1902): *“на земском мосту проваливается пристяжная помещицъей тройки; кучер зовёт на помощь мужика, переезжавшего на телеге ту же речку в брод, но мужик кричит снизу: “А куда тебя, дурака, несло? Аль не видел, что мост?””* [17, с. 21].



Рисунок 12. Николай Николаевич Каразин “На Волге. Переправа” 1904.

Одним из последних известных путешественников, проехавших от Москвы до устья Амура в 1890 году до введения в эксплуатацию железной дороги, был Антон Павлович Чехов, оставивший не лестную характеристику весеннему тракту: *“Сибирский тракт – самая большая и, кажется, самая безобразная дорога во всём свете. ... Тяжело ехать, очень тяжело, но становится ещё тяжелее, как подумаешь, что эта безобразная, рябая полоса земли, эта чёрная оспа есть почти единственная жила, соединяющая Европу с Сибирью! И по такой жиле в Сибирь, говорят течёт цивилизация!”* [22, с. 106]. Своего рода приговором состоянию Сибирского тракту является его сравнение с шоссе на Сахалине, которое сделал А.П. Чехов. *“Две версты от пристани до Александровского поста я ехал по превосходному шоссе. В сравнении с сибирскими дорогами это чистенькое, гладкое шоссе, с канавами и фонарями, кажется просто роскошью. Рядом с ним проложена рельсовая дорога”* [62, с. 20-21]. Слова писателя и врача А.П. Чехова подтверждают воспоминания писателя и инженера-путейца Н.Г. Гарина-Михайловского: *“Помню эти места, где проходит теперь железная дорога, в 1891 году, когда только производились изыскания. Была уже глубокая осень. Мы ехали по самому последнему колёсному пути. По двенадцать лошадей впрягали в наш экипаж, и шаг за шагом они месили липкую грязь: уехать 30 вёрст в сутки было идеалом”* [5, с. 36-37]...

Картина К.А. Вешилова, представленная на **13-м рисунке**, демонстрирует, в какую “Венецию” превращалась грунтовая дорога после дождя, ещё до наступления осенней распутицы.



**Рисунок 13. Константин Александрович Вещилов “В дороге” 1903.
О ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ XIX ВЕКА.**

Что сейчас, что 200 лет назад при бездорожье и отсутствии мостов под громкими словами: “дорожная инфраструктура” скрываются обычные постоянные дворы, которые А.М. Городницкий ещё в августе 1971 назвал “аэропортами XIX века”, посвятив им стихотворение, превратившееся в песню. Как правило, это было здание почтовой станции, образ которых А.С. Пушкин сохранил для потомков в романе “Евгений Онегин” [54, с. 99]:

*“На станциях клопы и блохи
Заснуть минуты не дают;
Трактиров нет. В избе холодной
Высокопарный, но голодный
Для виду прейскурант висит
И тщетный дразнит аппетит,*

*Меж тем, как сельские циклопы
Перед медлительным огнём
Российским лечат молотком
Изделье лёгкое Европы,
Благословляя колеи
И рвы отеческой земли”.*

Если в романе⁵⁴ М.Н. Загоскина (1789-1852) Владимиру Рославлеву пришлось в одиночестве задержаться на станции Завидово в 103 верстах от Москвы по Петербургскому тракту лишь 3 с половиной часа⁵⁵ [15, с. 72], что

⁵⁴ “Рославлев или Русские в 1812 году”.

⁵⁵ Причина тягостная для путешественника, но уважительная для смотрителя станции: нет лошадей “все в разгоне. ... Ведь здесь не ям, а разгон большой” [15, с. 72]. Для тех, кто ещё помнит появление в Днепропетровской области первых междугородних маршруток и какие “порядки” существовали при их отправке, будет понятно, почему прибывшую на станцию почтовую тройку нельзя было впрячь в ожидающий экипаж и отправить дальше по маршруту – лошадь не машина. “Надобно выкормить лошадей, надобно их напоить; надобно, чтобы они выстоялись...” и эти процедуры занимали полтора часа [15, с. 73]. Те путешественники, кто заставал на станции отдохнувших лошадей, проводил на станции несколько минут, даже не выходя из своего экипажа [15, с. 73].

вызвало у него много негативных эмоций. То Н.А. Некрасов был более краток, описывая ситуацию, когда на станции оказывалось много “безлошадных” путешественников: *“обычные сцены: на станциях ад – ругаются, спорят, толкуются”*. Чем не аэропорт, особенно в период форс-мажорных обстоятельств. Причём, сразу видны те, кому бездорожье было выгодно – кузнецы, которые, как и их потомки – труженики автосервисов *“благословляют колеи и рвы отеческой земли”*. А какова причина подобной неустроенности? Пожалуй, первым в литературе к ней обратился в 1830 году А.С. Пушкин. В “Повестях покойного Ивана Петровича Белкина” он раскрыл обратную сторону путешествий по России, дав оценку условий службы мелкого чиновника, отвечающего за организацию движения на почтовой станции, в должности станционного смотрителя.

*“Коллежский регистратор,
Почтовой станции диктатор.
Князь Вяземский.*

Кто не проклинал станционных смотрителей, кто с ними не бранился? Кто, в минуту гнева, не требовал от них роковой книги, дабы вписать в оную свою бесполезную жалобу на притеснение, грубость и неисправность? Кто не почитает их извергами человеческого рода, равными покойным подьячим или по крайней мере муромским разбойникам? Будем, однако, справедливы, постараемся войти в их положение и, может быть, станем судить о них гораздо снисходительнее. Что такое станционный смотритель? Суций мученик четырнадцатого класса, ограждённый своим чином токмо от побоев, и то не всегда (ссылаюсь на совесть моих читателей). Какова должность сего диктатора, как называет его шутливо князь Вяземский? Не настоящая ли каторга? Покою ни днём, ни ночью. Всю досаду, накопленную во время скучной езды, путешественник вымещает на смотрителя. Погода несносная, дорога скверная, ящик упрямый, лошади не везут – а виноват смотритель. Входя в бедное его жилище, проезжающий смотрит на него, как на врага; хорошо, если удастся ему скоро избавиться от непрошеного гостя; но если не случится лошадей?.. боже! Какие ругательства, какие угрозы посыплются на его голову! В дождь и слякоть принуждён он бегать по дворам; в бурю, в крещенский мороз уходит он в сени, чтоб только на минуту отдохнуть от крика и толчков раздражённого постояльца. Приезжает генерал; дрожащий смотритель отдаёт ему две последние тройки, в том числе курьерскую. Генерал едет, не сказав ему спасибо. Через пять минут – колокольчик!.. и фельдъегерь бросает ему на стол свою подорожную!.. Вникнем во всё это хорошенько, и вместо негодования сердце наше исполнится искренним состраданием. Ещё несколько слов: в течение двадцати лет сряду извездил я Россию по всем направлениям; почти все почтовые тракты мне известны; несколько поколений ящиков мне знакомы; редкого смотрителя не знаю я в лицо, с редким не имел я дела; любопытный запас путевых моих наблюдений надеюсь издать в непродолжительном времени; покамест скажу только, что сословие станционных смотрителей представлено общему мнению в самом ложном виде. Сии столь оклеветанные смотрители вообще суть люди мир-

ные, от природы услужливые, склонные к общежитию, скромные в притязаниях на почести и не слишком сребролюбивые. Из их разговоров (кои нехотят пренебрегать господом проезжающим) можно почерпнуть много любопытного и поучительного. Что касается до меня, то, признаюсь, я предпочитаю их беседу речам какого-нибудь чиновника 6-го класса, следующего по казённой надобности” [55, с. 62-63].

Если эти строки прочли люди близкие по темпераменту тем гражданам Украины, которые, озвучивая позицию официального Киева, уже несколько лет формируют представление о современной Украине у телезрителей на федеральных каналах, то автор уже слышит замечания подобные: “Причём здесь Пушкин?!”; ““Станционный смотритель” – это художественное произведение, которое не имеет отношения к реальности!” В худшем случае, подготовка наших современников подарит миру вопрос-замечание: “А кто такой Пушкин?” То, что Александр Сергеевич не только гениальный поэт, писатель, историк, но и наблюдательный человек факт, не требующий подтверждения с точки зрения автора. Но ради объективности приведу и другие свидетельства из воспоминаний осуждённых декабристов и представителей следующего поколения офицеров и инженеров, которые оказались литераторами.

Начну с последнего процитированного утверждения Александра Сергеевича. Его поддержал Н.И. Лорер: “В нашей матушке-России часто бывают такие обстоятельства, – начнёшь с “ты”, а кончишь на “вы”, – и как-то совестно бывает” [40, с. 399]. Это изречение было записано на Сибирском тракте в марте 1827 г. после беседы с ямщиком, который внешне ничем не отличался от своих коллег, хотя за 30 лет до этого ямщик Миллер был майором Астраханского кирасирского полка. Причина метаморфозы обычна для Сибири – ссылка за непредумышленное убийство полкового командира.

Что же касается грубости и рукоприкладства не только фельдъегерей и жандармов, то я не буду цитировать ни Н.В. Гоголя, рассуждавшего об этом, просто, как о проявлении характера [8, с. 33, 327] ни В.Г. Короленко [20, с. 24], а приведу лишь свидетельства И.Д. Якушкина и А.Е. Розена. Эти осуждённые декабристы ехали в разных партиях, что позволяет предположить не единичность этих случаев, но системность.

И.Д. Якушкин: “... для нас было невыносимо неистовое поведение Желдыбина [один из двух фельдъегерей] с ямщиками; он их бил немилосердно, не платя почти нигде и половины прогонов. Вообще, фельдъегеря находили возможность обогатиться, перевоза государственных преступников в Сибирь” [67, с. 466].

А.Е. Розен: “... наш проводник был достойный сын века и вот каким образом наполнял свой бумажник благоприобретёнными деньгами. От Тихвина он брал только четыре тройки, меня пригласил ехать с ним, а моего жандарма посадил в другие сани, так-то прогоны на тройку за 3000 вёрст остались в его кармане; этим средством он никого не обижал: ни старосты, ни ямщиков, ни почтовых лошадей. ... Но он не довольствовался сотнями рублей, он лучше умел устроить свои дела; лишь кони готовы, он грозно спрашивал у старосты:

“Много ли тебе следует получить прогонных денег?”; если тот потребует только половину, то приказывает фельдъегерской тройке ехать позади, а жандармам ехать впереди. В таком порядке мы ехали полную рысью; на иных станциях потише; тогда сосед мой дремал или притворялся спящим, и мы ехали разумно и благополучно и довольно быстро. Если же староста требовал прогонов три четверти или сполна, то гремел приказ: “Фельдъегерская тройка, вперёд! жандармы, не отставайте!” – и тут хоть попадись нам хоть рысаки Орлова, он заставит их скакать во весь карьер; только и дело до следующей станции что тычет саблю ямщика: “пошёл! да пошёл! ты огородник, а не ямщик! ты мёртвых возишь, а не фельдъегеря!” Случалось мне рукавом шубы закрывать себе рот и нос; быстрота езды захватывала дыхание. При таких проделках пало у нас семь лошадей до Тобольска. ... Я хотел, чтобы он дал ему [ямщику] на станции расписку, по коей хозяин лошади получил бы 20 рублей серебром, хотя павший конь его стоил вдвое дороже. “Помилуйте! как вы можете просить за мошеника и жалеть его?” ... На нескольких станциях татарских и по сторонам Тюмени надули молодца; брали полное число прогонов до последней копейки и возили так, что нельзя было придраться” [58, с. 214-215].

Но вернёмся к организации движения на Сибирском тракте. Во все времена любого транзитного пассажира, оказавшегося в незнакомом городе, деревне или посёлке, волнуют два вопроса: где можно переночевать и где можно пообедать, а при необходимости поужинать и позавтракать. Для этих целей, по словам Г.И. Кублицкого, *“На тракте было около трёхсот почтовых станций”* [22, с. 103]. Станции были разные. Прежде всего, их следует делить географически, как расположенные восточнее и западнее Урала, так и “административно”, то есть расположенные в городах, крупных деревнях и сёлах, небольших поселениях и те, которые располагались вдали от населённых пунктов. В городе вблизи станции находились гостиница⁵⁶ и трактир, которые, как правило, имели одного хозяина и располагались в одном здании. В наши дни достаточно проблематично составить о них представление, опираясь только на мемуарную литературу, так как подданные Российской Империи были разделены на сословия. Даже тротуары во многих городах (не только Петербурге и Москве) были разделены на “бархатные” и “суконные”. Вот почему каждый автор описывал лишь “свою” часть города, не зная его целиком, что подтверждает граф А.А. Игнатъев: *“Мне казалось, что за долгие годы, проведённые на берегу Невы, мне стал знакомым в столице каждый дом, каждый перекрёсток, потому что мир, в котором я вращался, был заперт в небольшом треугольнике между Невой, Невским проспектом и Лиговкой. Улицами, на которых жили почти все мои знакомые, были набережная между Литейным и Николаевскими мостами, Сергиевская, Шпалерная, Фуришадская, Моховая. Другие кварталы, как, например, Васильевский остров, Нарвская застава, были мало мне знакомы: я попадал туда только по службе или случайно. Оживление в указанном треугольнике можно было встретить*

⁵⁶ А в крупных городах и не одна.

только на Большой Морской – первый класс гуляющих; на Невском – второй класс гуляющих плюс проститутки, и на Литейном – третий класс: куда-то спешащие люди” [17, с. 362-363].

Автор выбрал Петербург, как отправную точку изучения инфраструктуры Московско-Сибирского тракта не случайно. На протяжении нескольких столетий именно здесь – в столице Империи принимались решения, в том числе и о перемещении русских подданных в восточные губернии страны. Адреса, по которым принимались эти решения, были различными, так как бюрократический аппарат столицы не находился в одном здании. Но людская молва вот уже несколько столетий называет лишь два адреса: Дворцовая площадь, 1⁵⁷ и набережная Фонтанки, 16⁵⁸ у Цепного моста. Как бы то ни было, но инфраструктура Петербурга была не просто развита, она была многогранной, учитывая сословное и имущественное деление его жителей. В литературе можно найти сведения, что в этом городе к концу XIX века находилось 644 трактира, которые содержали 320 трактирщиков, добавьте к этому списку гостиницы, рестораны и кафе различного класса, и Вы увидите, развитую инфраструктуру, обеспечивающую местных жителей столом, а приезжих ещё и кровом. Но в наши дни, находясь на территории Украины в силу указанных ранее причин, достаточно трудно найти подробную информацию об условиях проживания в столице Империи 100-200 лет назад, кухне и ценах того времени. На первый взгляд выход прост – проанализировать литературу, посвящённую выдающимся жителям Северной Пальмиры.

Одним из самых знаменитых жителей города, о котором действительно много написано, является Александр Сергеевич Пушкин. В 1984 году автор этих строк впервые побывал в Ленинграде. И, отдавая дань уважения А.С. Пушкину, присоединился вместе с родными к экскурсии “Пушкин в Петербурге”, на память о которой осталась туристическая схема “Пушкинские места Ленинграда”, изданная в 1984 году, с указанием адресов в городе на Неве, так или иначе связанных с великим русским поэтом. В прилагаемом к карте списке из 56 позиций с описанием того, кто проживал по указанным адресам и какие события, связанные с жизнью Александра Сергеевича, здесь произошли, лишь два адреса относятся к гостиницам и кафе: “Демутов трактира”, где остановился Василий Львович Пушкин, который привёз своего

⁵⁷ Зимний дворец.

⁵⁸ Здание штаба Отдельного корпуса жандармов, волею обстоятельств, находившееся возле Цепного Пантелеймоновского моста. Второе слово в названии моста в разговорной речи, как правило, пропускалось, что давало местным остроумцам возможность упражняться в остроумии. С 1932 года в ленинградский фольклор вошло словосочетание “Большой Дом”, относящееся к зданию, построенного по проекту архитектора Н.А. Троцкого, расположенного по адресу Литейный проспект, 4. В этом здании сейчас размещается управление Федеральной службы безопасности Российской Федерации по Санкт-Петербургу и Ленинградской области. В истории города на Неве это один из редких случаев, когда здание с момента своей постройки принадлежит одному “хозяину”, несмотря на изменения названия этой службы: ОГПУ, НКВД, МГБ, КГБ, ФСБ. Самая распространённая в городе острота, в которой есть лишь доля шутки, гласит, что из окон верхнего этажа этого здания видна Сибирь.

племянника сдавать экзамены в Царскосельский Лицей и кондитерская С. Вольфа и Т. Беранже, откуда А.С. Пушкин вместе со своим секундантом К.К. Данзасом отправился на роковую для себя дуэль [57]. В путеводителе [56], купленном через 4 с лишним года, этим адресам уделено чуть больше внимания. *“По приезде остановились в одной из лучших петербургских гостиниц, у Демута (набережная Мойки, 40), почти у самого Невского проспекта. Называли её так по фамилии владельца: Филипп Якоб Демут построил гостиницу ещё в 1770 году. Номера здесь – на всякие вкусы и достатки. Были недорогие, выходившие окнами во двор, и парадные, состоявшие из нескольких комнат, где размещались постояльцы побогаче. У Демута жили подолгу, снимая номера как квартиры, – по несколько месяцев. Здание “Демутова трактира” (так называли эту гостиницу в Петербурге) до наших дней не сохранилось: оно было перестроено в конце XIX века, остался только его старый фундамент. На акварелях и гравюрах пушкинского времени часто встречается не само здание гостиницы, а вид на город, как бы открывающийся из ворот или окон гостиницы: набережная Мойки, её гранитный парапет и чугунный узор решётки, сама река и лёгкий мост над нею, лодка, чем-то напоминающая гондолу. Всё это предавало петербургскому пейзажу несколько итальянский колорит”* [56, с. 109].

О втором адресе написано ещё более лаконично: *“...в кондитерской Вольфа (Невский проспект, 18), на углу набережной Мойки: здесь была кофейня в китайском стиле, “Китайское кафе”, как стояло на вывеске. Было около четырёх часов дня, когда, выпив стакан лимонаду, Пушкин с Данзасом вышли из кондитерской: сани их уже ожидали”* [56, с. 155].

Как видите, никаких конкретных сведений о ценах и кухне не приводится. То есть, авторы не только этого путеводителя, но и многих иных работ не считали для себя возможным уделять внимание “бытовым” вопросам жизни столицы XIX века. Это наблюдение подтверждает и поэт Н.Я. Агнивцев, который в своём стихотворении “Четыре” называет четыре ресторана, определявшие жизнь светского и артистического Петербурга: “Кюба”, “Контан”, “Медведь” и “Донон”. Но, написав в трёх строфах своеобразный гимн прекрасной, но ушедшей эпохе, и произнеся в конце по-своему пророческую фразу⁵⁹, поэт так же не раскрыл перед читателем никаких

⁵⁹ “Нет Петербурга без “Кюба”!

Нет Петербурга без “Донона”...”

Но позволю себе не согласиться с поэтом. Лицо города определяют не рестораны, а люди, которые в нём живут и в том числе посещают эти рестораны. Из этих 4-х ресторанов советский читатель и зритель лучше всего представляли, как изменился во времена НЭПа ресторан Донон, так как именно в нём (хотя это и не соответствовало действительности) на страницах романа “Повесть об уголовном розыске” её авторы описали гибель налётчика Лёньки Пантелеева. Если Вы возьмёте в руки книгу А.П. Нагорного и Г.Т. Рябова, то прочтёте: *“Они свернули с набережной Мойки и въехали на мост. Слева, в глубине двора, маячила вывеска ресторана. ... Они вошли в ресторан. У гардероба стоял величественный, как монумент, швейцар – весь в галунах, с раздвоенной адмиральской бородой. ... Они заняли выгородку, отделённую от остального зала портьерой. Подошёл сам метродотель, подал прейскурант. ... Маша обвела взглядом зал. Нэпманы, буржуйчики с остатками капитала,*

подробностей их кухни и цен. То же относится и к мемуарной литературе. Так, подробно описавший парижское кафе с его меню и ценами, А.А. Игнатъев более чем лаконично в своих мемуарах писал об одном из вышеназванных ресторанов: *“Как-то вечером я заехал закусить в ресторан “Медведь” на Большой Конюшенной. На эстраде играл модный тогда румынский оркестр и стонала скрипка его дирижёра Оки-Альби, высокого худого брюнета с бородкой, в белой расшитой золотыми позументами, атласной куртке. Ярко освещённый зал был переполнен веселящимся Петербургом. Я занял маленький столик у стенки”* [17, с. 361].

Выступление артиста или хора было изюминкой, которая привлекала посетителей не меньше чем искусство шеф-повара. Не случайно А.А. Игнатъев подробно описывает, как после окончания Академии генерального штаба он вместе с братом, получив от отца 200 рублей, поехал к Николаю Ивановичу. *“На Чёрной речке, рядом с кафе-шантаном “Аркадия”, ютилась деревянная дача хозяина лучшего в Петербурге цыганского хора, Николая Ивановича Шишкина. ... Московские цыгане пользовались гораздо большим успехом, чем петербургские, но их репертуар был запакощен пошлыми романсами, которые приходились по вкусу подвыпившим московским купцам. Мы не позволяли петь подобную гадость, и старым цыганкам приходилось иногда при нас обучать молодых исполнению уже забывавшихся старинных цыганских песен. ... Большая низкая комната на даче Николая Ивановича слабо освещалась двумя канделябрами. Овальный стол перед старомодным диваном с полинявшей красной обивкой, фикусы на окнах; цыганки в скромных и большей частью чёрных платьях, с большими цветными платками на плечах постепенно наполняли зал и, кивнув в сторону гостей, с важностью рассаживались на стульях перед столом. За стеной слышались первые звуки гитар, настраиваемых “чавелами”. ...Пропев несколько песен, хор обыкновенно просил пойти закусить, что означало требование дать денег “чавелам” якобы для выпивки и закуски; в действительности же цыгане пили обычно чай и все деньги вносили в общую кассу, делившуюся по паям, в зависимости от старшинства и значения в хоре. Надо было заслужить своим уважением к хору особое доверие, чтобы уговорить “царицу” хора, вроде, например, Вари Паниной⁶⁰, остаться в зале, закусить и выпить стакан шампанского”* [17, с. 161-162].

просто случайные люди со случайными деньгами. Рвут зубами куриные ножки, с хлюпаньем запивают вином, и нет им никакого дела ни до новой жизни, ни до прекрасного романа” [44, с. 200-203]. И вновь читатель может заметить, что это художественная литература, которая в духе своего времени описывала прошлое и настоящее. Возможно, Вы вспомните, как изменилась обстановка в ресторанах и кафе в 1990-е, когда их постоянными посетителями стали молодые люди в спортивных костюмах и малиновых пиджаках, как изменилась лексика в зале, репертуар певцов и музыкантов и как изменилось меню и карта вин – всё в соответствии со вкусами новых “хозяев” жизни. Эту забытую картину жители Украины увидели в 2014 с той лишь разницей, что на смену спортивным костюмам пришёл камуфляж с шевронами различных расцветок.

⁶⁰ Панина Варвара Васильевна (1872-1911) – известная исполнительница цыганских песен и романсов. Была знаменита сильным низким контральто и особой манерой пения.

На первый взгляд – тупик. Но, к счастью, есть и художественная литература. Во многих романах XIX – первой трети XX века (то есть написанные живыми свидетелями изучаемой эпохи) можно встретить лишь упоминание о том, что герои собирались в номерах или название ресторана, в котором происходит тот или иной эпизод повествования. Например, в первой части романа “Хождения по мукам” А.Н. Толстой лишь упомянул о ресторане “Вена” и загородной гостинице, которые посетил Бессонов.

И вновь помогает ответить на вопросы Энциклопедия Русской Жизни. Об искусстве столичного ресторатора Талона читаем у А.С. Пушкина в “Евгении Онегине”:

*“К Talon⁶¹ помчался: он уверен,
Что там уж ждёт его Каверин⁶³,
Вошёл: и пробка в потолок,
Вина кометы⁶⁵ брызнул ток,
Пред ним roast-beef окровавленный,
И трюфли, роскошь юных лет,
Французской кухни лучший цвет,*

*И Страсбурга пирог нетленный⁶²
Меж сыром лимбургским⁶⁴ живым
И ананасом золотым.
Ещё бокалов жажда просит
Залить горячий жир котлет,
Но звон брегета им доносит,
Что новый начался балет”*[54, с. 41].

В XX веке эту традицию продолжил Валентин Саввич Пикуль, который от имени офицера Генерального штаба описал меню обеда в ресторане Кюба⁶⁶: “Суп мипотаж-натюрель. Пироги демидовские. Холодное: ростбиф с цимброном. Фаже из рябчиков тур-тюшо. Зелень и раки. Пирожные крем-брюле” [48, с. 110]. Ресторан “Астория”⁶⁷ при одноимённой гостинице, открытый в 1912 году, стоял ниже этой знаменитой четвёрки. Но был не менее популярным у петербуржцев. В романе “Моонзунд” В.С. Пикуль, описывая Петроград весной 1917 года, приводит разговор двух истинных петербуржцев, в котором речь заходит и об Астории: “Поверьте моему опыту, что только там ещё знают толк в пулярке, обжаренной в хрустящем горошке. Наконец в погребах от месье Террье⁶⁸, кажется, ещё остался портвейн, который родился в тот год, когда мой прадед участвовал в Венском конгрессе” [51, с. 340].

Но в Петербурге были не только рестораны, но и ресторации и трактиры. Михаил Николаевич Загоскин описал ресторацию Френзеля (на Невском бульваре в районе Казанского моста), которую посещали преимущественно

⁶¹ До 1825 года находился по адресу Невский проспект 15 в доме Косиковского. Дом Косиковского – красивый четырёхэтажный особняк с колонами, выходивший и на Мойку и на Большую Морскую. Помимо ресторана, где бывал Евгений Онегин, здесь находилась книжная лавка и типография А. Плюшара. Часть особняка сдавалась в наём под квартиры.

⁶² Консервированный паштет.

⁶³ Каверин – известный всему Петербургу бретер, кутила, гусар.

⁶⁴ Особый сорт французского “мягкого сыра”, имевшего почти желеобразную консистенцию, за что и получил прозвище “живой”.

⁶⁵ Шампанское из винограда урожая 1812 года, то есть более чем десятилетней выдержки.

⁶⁶ Находился на углу улицы Большая Морская, 16 и Кирпичного переулка, 8.

⁶⁷ Ул. Большая Морская 39.

⁶⁸ Луи Террье (Терье) – француз первый директор гостиницы.

мелкие чиновники. К услугам посетителя были передняя, комната и зал. Посетителю, по словам писателя, следовало подняться *“по крутой лестнице, во второй этаж довольно опрятного дома. В передней сидел за высоким прилавком толстый немец. ... В зале, во всю длину которой был накрыт узкой стол”* [15, с. 34-35].

Столичные рестораны, ... сколько о вас написано русскими литераторами Золотого и Серебряного веков. Не обошли вас своим вниманием и художники. Вот только беда, эти картины разошлись по музеям СССР или осели в частных коллекциях, став недоступными для большинства зрителей, так как даже репродукции этих картин редко публиковались в альбомах, посвящённых творчеству художников. Примером может служить В.Е. Маковский. Мастер жанровой живописи он не смог обойти своим вниманием не только петербургский ресторан Доминик⁶⁹ (рисунки 14, 15), но и “таверну” классом ниже (рисунки 15).

Подобную картину мы видим, когда речь заходит и о ресторанах первопрестольной столицы. Но Москве повезло меньше чем Петербургу. Время и реконструкция Москвы стёрли не только здания, в которых они располагались, но и память о многих из них. Счастливым исключением оказалась память о знаменитом Яре, в который приказывали ямщикам гнать, не жалея лошадей, герои многих романсов. Именно прибытие тройки с очередными гостями Яра можно увидеть на картине К.Ф. Юона (рисунки 14).

Но романсы, как и художники, оставляют наших современников у парадного входа некогда знаменитых ресторанов, и лишь Александр Сергеевич в ранее процитированных “Дорожных жалобах” вспоминает, какие трюфели подавали в Яре. Его коллеги по перу лишь изредка упоминают артистов подобных гитаристу Мелентию Соколову, выступавших перед их гостями:

“Соколовский хор у “Яра”

Был когда-то знаменит.

Соколовская гитара

До сих пор в ушах звенит”.

А вот чтобы узнать меню нужно обратиться к В.А. Гиляровскому.

“Старейшими чисто русскими трактирами в Москве ещё с первой половины прошлого столетия были три трактира: “Саратов”, Гурина и Егорова. ... В 1868 году ... заторговал Тестов⁷⁰, щеголяя русским столом. ... Петербургская знать во главе с великими князьями специально приезжала из Петербурга съесть тестовского поросёнка, раковый суп с расстегаями и знаменитую гурьевскую кашу, которая, кстати сказать, ничего общего с Гурьинским трактиром не имела, а была придумана каким-то мифическим Гурьевым.

Кроме ряда кабинетов, в трактире были две огромные залы, где на часы обеда или завтрака именитые купцы имели свои столы, которые до известного часа никем не могли быть заняты. Так, в левой зале крайний столик у окна с четырёх часов стоял за миллионером Ив. Вас. Чижевским. ... Меню его

⁶⁹ Невский проспект 24.

⁷⁰ И.Я. Тестов – в прошлом приказчик Гурина смог уговорить домовладельца Патрикеева отобрать у Егорова трактир, находившийся в его доме (на углу Воскресенской и Театральной площадей) и сдавать ему.

было таково: порция холодной белуги или осетрины с хреном, икра, две тарелки ракового супа, селянки рыбной или селянки из почек с двумя расстегаями, а потом жареный поросёнок, телятина или рыбное, смотря по сезону. Летом обязательно ботвинья с осетриной, белорыбицей и сухим тёртым балыком. Затем на третье блюдо неизменно сковорода гурьевской каши. Иногда позволял себе отступление, заменяя расстегаи байдаковским пирогом – огромной кулебякой с начинкой в двенадцать ярусов, где было всё, начиная от слоя налиమ్ей печёнки и кончая слоем костяных мозгов в чёрном масле. При этом пил красное и белое вино” [7, с. 315-316].

Но чем отличается просто мемуарист от наблюдательного журналиста, пишущего воспоминания? Последний не пренебрегает “мелочами” вроде указания цен. Владимир Алексеевич в своей книге “Москва и москвичи” ненавязчиво описывает свой обед у Тестова с В.П. Далматовым⁷¹ и О.П. Григоровичем⁷² 25 мая 1897 или 1898 года. Интересен даже не сам бед стоимостью в **36 рублей**, а то, как делался заказ: “Садимся за средний стол. ... В белоснежной рубахе, с бородой и головой чуть не белее рубахи, замер перед нами в выжидательной позе Кузьма⁷³, успевший что-то шепнуть двум подручным мальчуганам-половым.

– Ну-с, Кузьма Павлович, мы угощаем знаменитого артиста! Сооруди сперва водочки... К закуске чтобы банки да подносы, а не кот заплакал. ...

– Балычок получен с Дона... Янтаристый... С Кучугура. Так степным ветерком и пахнет...

– Ладно. Потом белорыбка с огурчиком...

– Манность небесная, а не белорыбка. Иван Яковлевич сами на даче провешивали. Икорка белужья парная... Паюсная ачуевская – калачики чуевские. Поросёночек с хреном...

– Я бы жареного с кашей, – сказал В.П. Далматов. ...

– Так, а чем покормишь?

– Конечно, тестовскую селянку, – заявил О.П. Григорович.

– Селяночку – с осетриной, со стерлядкой... живенькая, как золото жёлтая, нагулянная стерлядка, мочаловская.

– Расстегайчики закрась налимыми печёнками...

– А потом я рекомендовал бы натуральные котлетки а ля Жардиньер. Телятинка, как снег, белая. От Александра Григорьевича Щербатова получаем-с, что-то особенное...

– А мне поросёнка с кашей в полной неприкосновенности, порасплюевски, – улыбается В.П. Далматов.

– Всем поросёнка... Да гляди, Кузьма, чтоб розовенького, корочку водкой вели смочить, чтоб хрумтела.

– А вот между мясными хорошо бы лососинку Грилье, – предлагает В.П. Далматов.

⁷¹ В.П. Далматов – артист.

⁷² О.П. Григорович – известный инженер.

⁷³ Кузьма Павлович – “патриарх половых, справивший сорокалетний юбилей”.

– Лососинка есть живенькая. Петербургская... Зеленцы пощерботить прикажете? Спаржа, как масло...

... В тот же миг два половых тащат огромные подносы. ... Моментально на столе выстроилась холодная смирновка во льду, английская горькая, шустовская рябиновка и портвейн Лева № 50 рядом с бутылкой пикона. Ещё двое пронесли два окорока провесной, нарезанной прозрачно розовыми, бумажной толщины, ломтиками. Ещё поднос, на нём тыква с огурцами, жареные мозги дымилась на чёрном хлебе и два серебряных жбана с серой зернистой и блестяще-чёрной ачуевской паюсной икрой. Неслышно вырос Кузьма с блюдом сёмги, украшенной угольниками лимона. ... На третьем подносе стояла в салфетке бутылка эля и три стопочки.

Начали попервоначалу “под селёдочку”. ... Потом под икру ачуевскую, потом под зернистую с крошечным растегаем из налимьих печёнок, по рюмке сперва белой холодной смирновки со льдом, а потом её же, подкрашенной пикончиком, выпили английской под мозги и зубровки под салат оливье...

После каждой рюмки тарелочки из-под закуски сменялись новыми...

Кузьма резал дымящийся окорок, подручные черпали серебряными ложками зернистую икру и раскладывали по тарелочкам. Розовая сёмга сменялась янтарным балыком... Выпили по стопке эля “для осадки”. Постепенно закуски исчезали, и на их месте засверкали дорогого фарфора тарелки и серебро ложек и вилок, а на соседнем столе курилась селянка и розовели круглые растегаи.

– Селяночки-с!..

И Кузьма перебрал на левое плечо салфетку, взял вилку и ножик, подвинул к себе растегай, взмахнул пухлыми белыми руками, как голубь крыльями, моментально и беззвучно обратил рядом быстрых взмахов растегай в десятки узких ломтиков, разбежавшихся от цельного куска серой налимьей печёнки на середине к толстым зарумяненным краям пирога.

– Розан китайский, не пирог! – восторгался В.П. Далматов.

– Помилуйте-с, сорок лет режу, – как бы оправдывался Кузьма, принимаясь за следующий растегай.

Компания продолжала есть, а оркестрион в соседнем большом зале выводил:

*Вот как жили при Аскольде
Наши деды и отцы...*” [7, с. 317-319].

Иную гастрономическую репутацию имел трактир Лопашова на Варварке. Вот что о нём написал В.А. Гиляровский: “Неизменными посетителями этого трактира были все московские сибиряки. Повар, специально выписанный Лопашовым из Сибири, делал пельмени и строганину. И вот как-то в восьмидесятых годах съехались из Сибири золотопромышленники самые крупные и обедали по-сибирски у Лопашова ..., а на меню стояло: “Обед в стане Ермака Тимофеевича”, и в нём значилось только две перемены: первое – закуска и второе – “сибирские пельмени”. Никаких больше блюд не было, а пельменей на двенадцать обедавших было приготовлено 2500 штук: и мясные, и рыбные, и фруктовые в розовом шампанском...” [7, с. 326-327].



Рисунок 14. Константин Фёдорович Юон “Тройка у Старого Яра зимой”. 1909 г. (вверху). Владимир Егорович Маковский “У «Доминика»” 1910 (внизу).



Рисунок 15. Владимир Егорович Маковский “В ресторане” 1897-1914 (вверху). “В таверне” 1887 (внизу).



Рисунок 16. Борис Михайлович Кустодиев “Московский трактир” 1916 (вверху) и “Извозчики в трактире” 1920 (внизу).

Интерьер московских трактиров начала XX века сохранил для нас Борис Михайлович Кустодиев (**рисунок 16**). На первый взгляд к тому, о чём писал Николай Васильевичем Гоголь, добавились граммофон на стойке и часы над буфетом. Но сразу необходимо уточнить, трактир трактиру рознь. П.И. Чичиков обедал в трактире для “чистой”, то есть благородной публики, а на картинах Б.М. Кустодиева посетители – ямщики и извозчики, поэтому и продукты иные: вместо поросёнка колбаса, а вместо батареи бутылок в буфете стоят знаменитые чайные пары различных расцветок. И как это не похоже на ту картину, которую нарисует в 1922 году Сергей Есенин в стихотворении “Да! Теперь решено! Без возврата”:

*“Я иду, головою свесясь,
Переулком в знакомый кабак.
Шум и гам в этом логове жуток,*

*Но всю ночь напролёт, до зари,
Я читаю стихи проституткам
И с бандитами жарю спирт”.*

И нет никакого намёка, на те кабацкие драки, в которых в ход идут финские ножи, о чём поэт писал в 1924 году в стихотворении “Письмо к матери”.

А вот о том, что подавали в таких трактирах, писал В.А. Гиляровский. *“Их было очень много в Москве. Двор с колодами для лошадей – снаружи, а внутри – “каток” со снедью. На катке всё: и щекovina, и сомовина, и свинина. Извозчик с холоду любил что пожирнее, и калёные яйца, и калачи, и ситнички подовые на отрубях, а потом обязательно гороховый кисель. ... Извозчик в трактире и питается и согревается. Другого отдыха, другой еды у него нет. Жизнь в сухомятку. Чай да требуха с огурцами. Изредка стакан водки, но никогда – пьянства. Раза два в день, а в мороз и три, питается и погрееется зимой или высушит на себе мокрое платье осенью, и всё это удовольствие стоит ему шестнадцать копеек: пять копеек чай, на гривенник снеди до отвала, а копейку дворнику за то, что лошадь напоит да у колоды приглядит ”* [7, с. 322].

Но если К.Ф. Юон изобразил одну из граней парадного фасада московской жизни, а Б.М. Кустодиев – обеденный перерыв в череде трудовых будней московских извозчиков и ямщиков, то на представленном ниже полотне В.Е. Маковского (**рисунок 17**) изображена её изнанка или точнее дно жизни в первопрестольной столице. Хитровка... её жители, её трактиры, её ночлежки – сколько бы о них не написал Владимир Гиляровский – представить себе этот мир опустившихся на дно человеческой жизни людей ох как не просто. Что чувствует человек, для которого ночлежка, стала единственным пристанищем? Если ещё вчера он был если не состоятельным, то самостоятельным и уважаемым человеком. И одно дело, если она для тебя временный и дешёвый ночлег, потому что ты ремесленник (крестьянин), прибывший на заработки и экономящий каждую копейку. А если нет? И это тот удар судьбы, от которого многие уже не в состоянии оправиться. Далёко не все из мёрзнущих в этой толпе в ожидании открытия ночлежного дома в состоянии изменить свою судьбу и начать восхождение по иной “лестнице”, становясь хитрованами – коренными обитателями Хитрова рынка, занимающимися делами, описанными в уголовном кодексе. Писатели А.А. Безуглов и Ю.М. Карлов получили не

только юридическое образование, но и длительный опыт службы в органах юстиции. Как пишет Эдуард Хруцкий работе над повестью “Конец Хитрова рынка” предшествовало журналистское расследование, позволившее “найти нужное дело в архиве, встретиться с непосредственными участниками событий” [2, с. 645]. Позвольте представить Вашему вниманию выводы профессиональных следователей, сделанные на основе анализа старых уголовных дел: *“Хитров рынок издавна был пристанищем всех уголовных элементов города, которые ютились здесь в многочисленных ночлежках. Притоны чуть ли не официально делились на разряды. В высших обитали фальшивомонетчики, налётчики, медвежатники, крупные домушники; в средних находили всё что им требовалось, ширмачи⁷⁴, поедушники, голубятники, а ночлежки низшего разряда заполнялись преимущественно нищими, портяночниками и мелкой шпаной. В домах Румянцева, Ярошенко и Кулакова имелись и отдельные комнаты – “нумера”, которые предоставлялись почётным гостям. Здесь находили себе приют международные взломщики сейфов типа Вагновского и Рыдлевского, расстрелянных в 1919 году, известные бандиты, как, например, Павел Морозов, Котов и Мишка Чума, фальшивомонетчики и крупные авантюристы. На Хитровом рынке большими партиями скупали краденое, нюхали кокаин, ночи напролёт играли в штосс, железку, ремешок, пили смирновку и ханжусу. Здесь же разрабатывались планы наиболее крупных дел. Хитрованцы не без юмора называли рынок “вольным городом Хивой”, и это название довольно точно отражало его положение. Полиция сюда заглядывала редко и рынок жил по своим собственным законам. ... Формально его существование оправдывали тем, что он является поставщиком рабочей силы. Действительно, артели рабочих, приезжавших в Москву на заработки, первым делом шли на Хитровку, где их уже поджидали подрядчики. Но соль была не в этом. Просто Румянцев, Ярошенко и Кулаков, которым дома на Хитровке приносили сказочные доходы, всеми силами противились уничтожению рынка, используя для этого свои связи в городской думе и в канцелярии генерал-губернатора. Да и сами обитатели Хивы хорошо знали, как надо поддерживать хорошие отношения с сильными мира сего. Особенно забурлила жизнь на Хитровке после Февральской революции, когда Временное правительство объявило всеобщую амнистию. ... Только из московских тюрем было выпущено более трёх тысяч опасных преступников. Они не имели ни денег, ни одежды, их трудоустройством никто не интересовался. И амнистированные вместо “утверждения законности в новом строе” занялись своим привычным ремеслом. За первую половину 1917 года число опасных преступлений в Москве увеличилось в 4 раза, к июню в городе уже действовало*

⁷⁴ Голубятник – вор, совершающий кражи с веревок; домушник – вор, занимающийся домашними кражами; мокрятник (мокрушник) – вор рецидивист, опасный преступник; убийца, совершивший убийство с пролитием крови; налётчик – тот, кто участвует в налёте, нападает с агрессивной целью; налёт – бандитское нападение с целью грабежа; “обратник” – осуждённый, задержанный после побега; портяночник – мелкий вор; ширмач – карманный вор, прикрывающий руку при краже каким либо предметом так называемой ширмой.

более 30 крупных банд. На Хитров рынок потянулись “обратники” – налётчики и домушники, ширмачи и мокрятники. Трактиры “Каторга”, “Сибирь”, “Пересыльный” буквально ломались от народа. Тут и там мелькали раскрашенные физиономии хитровских “принцесс”, вертлявые фигуры “деловых ребят”, разгорячённые азартом и самогоном лица шулеров. Теперь обыватель боялся проходить мимо Хитровки не только вечером или, не дай бог, ночью, но и днём. Здесь могли раздеть, ограбить, избить, а то и попросту придушить где-нибудь во дворе ветхого дома” [2, с. 22-24].

Описание интересное, но у него есть один недостаток. Его авторы не застали Хитровку, которая была ликвидирована в 1923 году, а протоколы никогда не заменят личных впечатлений. Как бы ни старались кинематографисты⁷⁵ реконструировать этот образ, это всего лишь декорация, в которой с большим или меньшим талантом работают наши современники. Представленные на **17-м рисунке** картины позволяют нам хоть немного, но ощутить тот, казалось бы, навсегда ушедший, но в XXI веке неожиданно вернувшийся в новых декорациях мир. Если на верхней картине зритель видит добротное трёхэтажное каменное здание, выделяющееся по цвету, но созвучное по стилю с другими зданиям на улице. То нижняя, иллюстрируя ранее процитированные строки Сергея Есенина, показывает, как выглядел изнутри один из многочисленных трактиров на Хитровке. Но эти визуальные образы тускнеют рядом со словесным описанием Хитровки, которое сделал В.А. Гиляровский: “Большая площадь в центре столицы, близ реки Яузы, окружённая облупленными домами, лежит в низине, в которую спускаются, как ручьи в болото несколько переулков. ... А кругом пар вырывается клубами из отворяемых поминутно дверей лавок и трактиров и сливается в общий туман, конечно, более свежий и ясный, чем внутри трактиров и ночлежных домов, дезинфицируемых только махорочным дымом, слегка уничтожающим запах прелых портянок, человеческих испарений и перегорелой водки. Двух- и трёхэтажные дома вокруг площади все полны такими ночлежками, в которых ночевало и ютилось до десяти тысяч человек. Эти дома приносили огромный барыш домовладельцам. Каждый ночлежник платил пятак за ночь, а “номера” ходили по двугривенному. Под нижними нарами на аршин от пола, были логовища на двоих; они разделялись повешенной рогожей. Пространство в аршин высоты и полтора аршина ширины между двумя рогожами и есть “номер”, где люди ночевали без всякой подстилки, кроме собственных отрёпьев... ...Дома, где помещались ночлежки, назывались по фамилии владельцев: Бунина, Румянцева, Степанова (потом Ярошенко) и Ромейко (потом Кулакова). В доме Румянцева были два трактира – “Пересыльный” и “Сибирь”, а в доме Ярошенко – “Каторга”. Названия, конечно, негласные, но у хитрованцев они были приняты. В “Пересыльном” собирались бездомники, нищие и барышники, в “Сибири” – степенью выше – воры, карманники и

⁷⁵ В 1981 году на киностудии “Мосфильм” был снят телевизионный художественный фильм “Чёрный треугольник”. Режиссёр С. Тарасов, автор сценария Ю. Кларов, оператор М. Биц.

крупные скупщики краденого, а выше всех была “Каторга” – притон буйного и пьяного разврата, биржа воров и беглых. “Обратник”, вернувшийся из Сибири или тюрьмы не миновал этого места. Прибывший, если он действительно “деловой”, встречался здесь с почётom. Его тотчас “ставили на работу”. Полицейские протоколы подтверждали, что большинство беглых из Сибири уголовных арестовывалось в Москве именно на Хитровке” [7, с. 17,].

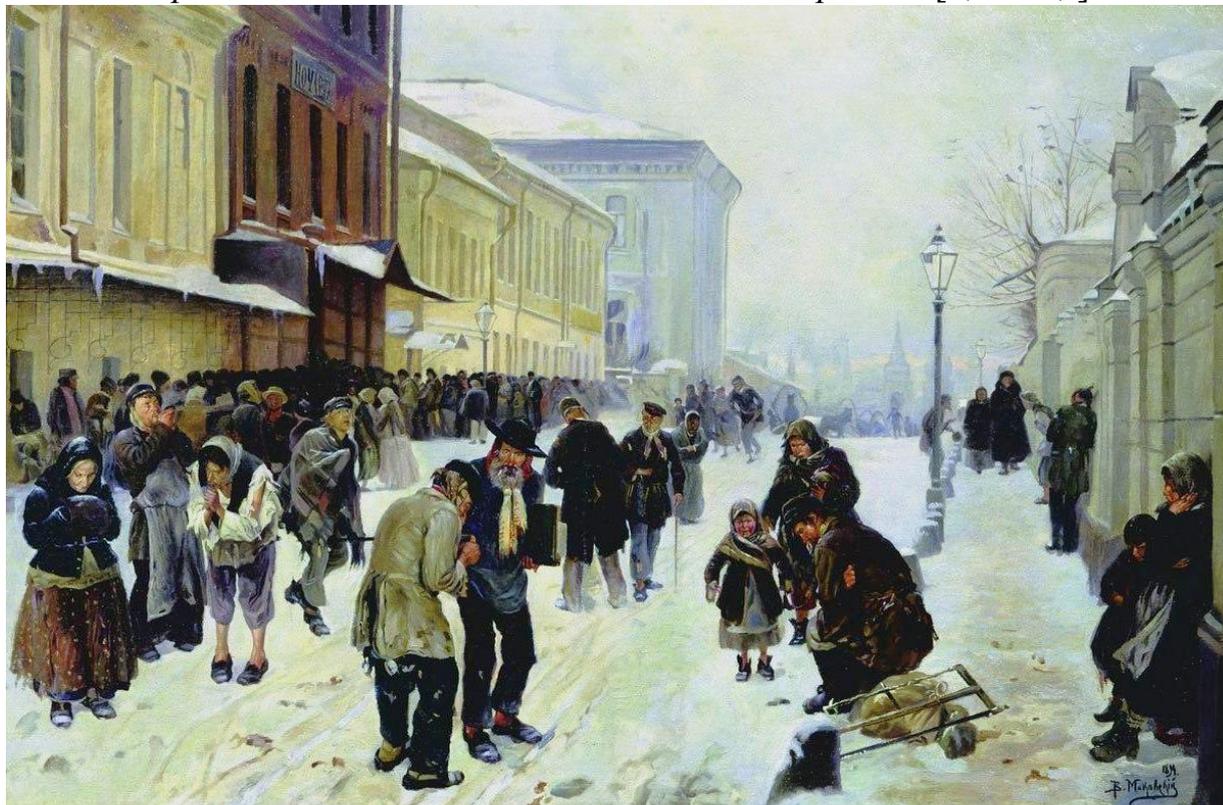


Рисунок 17. Владимир Егорович Маковский “Ночлежный дом (близ Хитрова рынка)” 1889 (вверху): Дмитрий Лучанов “Поэт Сергей Есенин” 2011 (внизу)

Но это столицы. А что же было в провинции? Василий Григорьевич Перов и Михаил Абрамович Балунин в своих картинах (**рисунки 19**) сохранили для потомков как выглядели снаружи чайная, трактир⁷⁶ и кабак⁷⁷, которые посещали люди, не имевшие даже чина коллежского регистратора. К сожалению, в литературе нет упоминания, в каких городах мастера кисти увидели эти здания.

Меньше известны провинциальные трактиры, гостиницы и рестораны. Как отмечалось выше, художники не всегда указывали, какое здание служило им натурой и что происходило внутри. Вот почему особенно хочется обратить Ваше внимание на работы Леонида Ивановича Соломаткина (**рисунок 20**), который изобразил не только, как выглядел снаружи трактир “Золотой бережок”, но и внутреннее убранство трактира. Ещё одним исключением является диорама “Всеобщая стачка Иваново-вознесенских рабочих в мае 1905 года”. Автор этой работы Е.И. Дешалыт не просто воспроизвёл, а воссоздал центральную площадь города, во многом утратившую ко времени создания диорамы свой прежний облик. Зритель может увидеть не только здание Городского общественного управления, в котором расположились магазин А.В. Силантьева, парикмахерская и другие “не профильные учреждения”. На другой стороне площади в двухэтажном здании из красного кирпича разместились не только “Номера для приезжающих Собинова”, “Склад и магазин готового платья” и “Немецкий магазин часов А.К. Эршке”.

Но вернёмся к художественной литературе. Александр Сергеевич Пушкин и Николай Васильевич Гоголь сохранили для своих читателей образы не только Москвы и Петербурга первой половины XIX века, но и образ русских провинциальных городов и усадеб, расположенных не только вдали от границ, но и от столицы. Из их книг читатель узнает, что в европейской части страны на столбовых дорогах стояли не только почтовые станции, но и между станциями, как правило, на перекрёстках, и трактиры. Один из них посетил, покинув имение Коробочки, П.И. Чичиков. Вот как его описал Н. В. Гоголь: *“Деревянный потемневший трактир принял Чичикова под свой узенький гостеприимный навес на деревянных выточенных столбиках, похожих на старинные церковные подсвечники. Трактир был что-то вроде русской избы⁷⁸, несколько в большем размере. Резные узорочные карнизы из свежего дерева вокруг окон и под крышей резво и живо пестрили тёмные его стены; на ставнях были нарисованы кувшины с цветами. Взбравшись узенькою деревянною лестницею наверх, в широкие сени. ... В комнате попались всё старые приятели, попадающиеся всякому в небольших деревянных трактирах, каких немало выстроено по дорогам, а именно заиндевевший самовар, выскобленные гладко сосновые стены, трёхугольный шкаф с чайниками и чашками в углу, фарфоровые вызолоченные яички перед образами, висевшие на*

⁷⁶ В русском языке существует два значения слова трактир. Первоначально – гостиница с рестораном, позднее – ресторан низшего разряда.

⁷⁷ Кабак – название в старину питейного заведения.

⁷⁸ То, как выглядели трактиры на столбовых дорогах, Вы видите на **рисунке 18**.

голубых и красных ленточках, окотившаяся недавно кошка, зеркало, показывавшее вместо двух четыре глаза, а вместо лица какую-то лепёшку; наконец, натыканные пучками душистые травы и гвоздики у образов, высохшие до такой степени, что желавший понюхать их только чихал и больше ничего” [8, с. 87-88].



**Рисунок 18. Николай Егорович Сверчков “У кабака зимой” 1891 (вверху).
Вид трактира и почтовой станции на дороге из Костромы в Ярославль.
1839 (внизу).**



Рисунок 19. Василий Григорьевич Перов “Последний кабак у заставы” 1868 (вверху). Михаил Абрамович Балунин “Разговор у чайной” начало XX века (внизу).



Рисунок 20. Леонид Иванович Соломаткин “Утро у трактира” или “У трактира Золотой бережок” 1860-е. (вверху). Его же “В трактире” (внизу).

Не привлекательная картина, скажете Вы. Возможно, особенно если учесть, что для полноты натюрморта Николай Васильевич добавил *“тарелку, салфетку, накрахмаленную до того, что дыбилась, как засохшая кора, ... нож с пожелтевшую костяною колодочкою, тоненький, как перочинный, двузубую вилку и солонку, которую никак нельзя было поставить прямо на стол”* [8, с. 88]. Но в этом интерьере и при такой сервировке, проезжающий мог утолить голод поросёнком с хреном и со сметаной, варёной курицей, телятиной и бараньей печёнкою, не говоря уже об аперитиве в виде анисовой водки [8, с. 88, 94]. Общий зал трактира при гостинице в губернском городе, по словам Н.В. Гоголя, как правило, выглядел следующим образом: *“стены, выкрашенные масляной краской, потемневшие вверху от трубочного дыма и залоснённые снизу спинами разных проезжающих, а ещё более туземными купеческими, ибо купцы по торговым дням приходили сюда ... испивать свою известную пару чаю; тот же закопченный потолок; та же копченая люстра со множеством висящих стёклышек...”* [8, с. 7-8].

Меню отличалось по ассортименту и свежести от перечисленных ранее блюд. Судите сами: *“щи со слоёным пирожком, нарочно сберегаемым для проезжающих в течение нескольких недель, мозги с горошком, сосиски с капустой, пулярка жареная, огурец солёный и вечный слоёный сладкий пирожок, всегда готовый к услугам; ... холодная телятина с бутылкой кислых щей”*⁷⁹ [8, с. 8, 14]. Конечно, нельзя обобщать. Николай Васильевич Гоголь в “Ревизоре” описывает меню в другом трактире. На наличные посетитель мог получить к 2-м основным блюдам: свежую сёмгу⁸⁰, рыбу, котлеты, соус, пирожные, икру и соленья, а в кредит – только куриный суп и жаркое из говядины [9, с. 282, 293-294, 303]. М.Н. Загоскин сравнивает две петербургские рестораны Френзеля и “Мыс Доброй Надежды”. В первом в конце мая 1812 года обед состоял из четырёх блюд и стоил рубль, во втором обедали за 75 копеек⁸¹. *“Но ... блюда блюдам рознь”*. Суп, жаркое и жареные рябчики, которые подавали за общим столом у Френзеля⁸², выгодно отличали эту ресторанцию от “Мыса Доброй Надежды”, в которой *“из жареной телятины шагу не выступают”* [15, с. 34-41].

Трактир Пожарских в Торжке на Ямской улице⁸³ упоминался в стихах и прозе лучших представителей Золотого века русской литературы, а *“котлеты пожарские”* до сих пор украшают не только 192-ю страницу в “Книге о вкусной и здоровой пище”, изданной в 1952 г., но и меню лучших ресторанов.

Александр Сергеевич Пушкин 9 ноября 1826 года в письме к Сергею Александровичу Соболевскому отправил следующую гастрономическую

⁷⁹ Кислые щи – шипучий напиток, разновидность кваса.

⁸⁰ Баранья печёнка и свежая сёмга не всегда были в наличии.

⁸¹ В это же время обед *“в одном из русских трактиров в Москве”* стоил посетителю 30 копеек [15, с. 34].

⁸² За отдельную плату посетитель получал и напитки бутылку пива или кислых щей, сантурина, шатолафиту или французского шампанского. Бутылка последнего стоила 8 рублей.

⁸³ Улица Дзержинского.

инструкцию в стихах по маршруту из Москвы в Новгород, которая до сих пор пробуждает аппетит. *“Во-первых, запасись вином, ибо порядочного нигде не найдёшь. Потом ...*

*У Гальяни иль Кольони
Закажи себе в Твери
С пармезаном макарони,
Да яичницу сварю.
На досуге отобедай
У Пожарского в Торжке,
Жареных котлет отведай (именно котлет)
И отправься налегке.
Как до Яжельбиц дотащит
Колымагу мужичок,*

Яжельбицы – первая станция после Валдая. – В Валдае спроси, есть ли свежие сельди? Если же нет,

*У податливых крестьянок
(Чем и славится Валдай)*

*На каждой станции советую из коляски выбрасывать пустую бутылку; таким образом ты будешь иметь от скуки какое-нибудь занятие”*⁸⁴ [53, с.292-293]. Оставив в стороне сомнительное (с точки зрения автора) развлечение по опустошению и выбрасыванию бутылок⁸⁵, можно понять Александра

Сергеевича, знакомого с описанными выше дорожными оазисами русской и итальянской кухни, и мечтавшего между 1823 и 1831 годом, что трактиры появятся на каждой почтовой станции [54, с. 99]. При этом нельзя исключить, что и на Сибирском тракте путешественник мог порадовать себя и свой желудок. Но вот не нашлось поэта, который бы увековечил эти места.

Но как справедливо замечено, что не следует путать туризм и эмиграцию, так не следует путать финансовые, а, следовательно, и гастрономические возможности путешественника и переселенца. В.А. Гиляровский описал не только московские трактиры, но и уличную торговлю на Сухаревской площади: *“тухлая колбаса в жаровнях, рванинка, бульонка, обрезки, ржавые сельди, бабы на горшках с тушёной картошкой”* [7, с. 64], и на Солянке⁸⁶: *“Мы остановились на минуту около торговок, к которым подбегали полураздетые оборванцы, покупали зловонную пищу, причём непременно ругались из-за копейки или куска прибавки, и, съев, убежали в ночлежные дома. Торговки, эти уцелевшие оглодки жизни, засаленные, грязные, сидели на своих горшках, согревали телом горячее кушанье, чтобы оно не простыло, и неистово вопили:*

*То-то друг мой растаращит
Сладострастный свой глазок!
Поднесут тебе форели!
Тотчас их варить вели,
Как увидишь: посинели, –
Влей в уху стакан шабли.
Чтоб уха была по сердцу
Можно будет в кипяток,
Положить немного перцу,
Луку маленький кусок.*

*К чаю накупи баранок
И скорее поезжай.*

⁸⁴ *“В наш прекрасный век”* о такой рекламе рестораторы могут только мечтать, но её не купишь, хотя можно заслужить если добросовестно относиться к своим обязанностям, а не чувствовать себя небожителями – наследниками худших традиций работников общепита.

⁸⁵ Но если принять во внимание свидетельство Александра Дюма, приведённое ранее, о состоянии дороги, то понимаешь, что заняться в пути больше было нечем.

⁸⁶ Часть Хитрова рынка.

– Л-лап-ш-ша-лаша! Студень свежий коровий! Оголовьё! Свинка-рванинка вар-рёная! Эй, кавалер, иди, на грош горла отрежу!– хрипит баба со следами ошибок молодости на конопатом лице.

– Печёнка-селезёнка горячая! Рванинка!

– Ну, давай всего на семитку!

Торговка поднимается с горшка, открывает толстую сальную покрывку, грязными руками вытаскивает “рванинку” и кладёт покупателю на ладонь.

– Студню на копейку!– приказывает нищий в фуражке с подобием кокарды...” [7, с. 24].

В других местах этого социального “явления” было не лучше: “торговки съестными припасами сидят рядами на огромных чугунах или корчагах с “тушённой”, жареной протухлой колбасой, кипящей в железных ящиках над жаровнями, с бульонкой, которую больше называют “собачья радость”... Хитровские “гурманы” любят лакомиться обьедками. “А ведь это был рябчик!” – смакует какой-то “бывший”. А кто попроще – ест тушёную картошку с прогорклым салом, щековину, горло, лёгкое и завёрнутую рулетом коровью требуху с непромытой зеленью содержимого желудка – рубец, который здесь зовётся “рябчик”” [7, с. 17].

Но это в европейской части страны. Хотя багаж, отправившихся в дорогу и там мог занять от одного чемодана и ларчика у литературного образца экономии и бережливости – Пётра Ивановича Чичикова [8, с. 7] до трёх кибиток семейства Лариных⁸⁷. Представленная ниже картина Н.Е. Сверчкова иллюстрирует, как могли бы ехать Ларины летом в экипаже. Карета путешествующей помещицы так же нагружена багажом, что позволяет предположить дальнюю дорогу, а не визит вежливости в соседнее имение. Слуга сидит на облучке рядом с кучером, которому помогает фореитор. Нашим современникам интересно и то, каким способом в упряжке разместились шесть лошадей, запряжённых не совсем привычным цугом: две перед четырьмя. Обычно в упряжке цугом лошадей запрягали парами друг за другом.

А вот что было восточнее Урала. Михаил Павлович Чехов, вспоминая о путешествии брата на Сахалин в 1890 году, писал: “Отправляясь в такой далёкий путь, Антон Павлович и все мы были очень непрактичны. Я, например, купил ему в дорогу отличный, но очень громоздкий чемодан, тогда как следовало захватить с собой кожаный, мягкий и плоский, чтобы можно было на нём в тарантасе лежать. Нужно было взять с собою чаю, сахару, консервов, – всего этого в Сибири тогда нельзя было достать. Необходимо было захватить с собою лишние валенки или, наконец, те которые им были взяты с собою, предварительно обсоюзить кожей. Но всего этого мы не сделали. А между тем нашего путешественника ожидали впереди “страшен-

⁸⁷ “Обоз обычный, три кибитки
Везут домашние пожитки,
Кастрюльки, стулья, сундуки,
Варенье в банках, тюфяки,

Перины, клетки с петухами,
Горшки, тазы, et cetera,
Ну, много всякого добра” [54, с. 99].

ный холодище” днём и ночью, необыкновенное разлитие рек, борьба “не на жизнь, а на смерть” с препятствиями, полное отсутствие еды в дороге, кроме “утячей похлёбки”⁸⁸, а затем – глубокая грязь, в которой он “не ехал, а плескался”, и далее – жара, пыль и удушливый дым от громадных лесных пожаров” [63, с. 145-146].



Рисунок 21. Николай Егорович Сверчков “Помещица в пути” 1855 (вверху). Ниже представлена акварель Николая Николаевича Каразина.

⁸⁸ “Мутная житкость, в которой плавают кусочки дикой утки и потроха, не совсем очищенные от содержимого. Невкусно и смотреть тошно”. Написал А.П. Чехов 9-го мая 1890 года в V-м очерке.

А.Е. Розен одним из первых дал характеристику этому участку маршрута. *“Мы следовали по главной дороге, которая только одна и есть по всей Сибири с почтовыми станциями и с прилежащими к ним сёлами и деревнями, хотя огромные пространства на юге этой страны гораздо более населены. Города, по причине малого населения всего края, отстоят один от другого на сотни вёрст, нередко на 400 вёрст. ... Обывательских лошадей переменили в волостных правлениях. ... На ночлеги или во время обеда и ужина останавливались в чистых и опрятных избах, где хозяева радушно угощали и ни за что не хотели платы. ... [от Тобольска] Путь наш вёл через города Тару, Каинск, Колывань, Томск, Ачинск, Красноярск, Канск, Нижнеудинск, Иркутск; девять городов на расстоянии 3000 вёрст”* [58, с. 216-217].

А вот что можно прочитать у Н.Г. Гарина-Михайловского: *“2 августа 1898. ... Откровенно говоря, вся почтовая организация никуда не годится. Несколько станций, например, подряд с количеством лошадей в 15 пар (пара не меньше трёх лошадей), и вдруг перерыв, и две-три станции с 5 парами. Если и 15 пар не удовлетворяют, то можно судить, что делается на таких, ещё более ограниченных станциях: ожидание по неделям, отчаянные проклятия и брань ожидающих. Вот одна из обычных картинок. Ночь. В сенях и двух маленьких комнатах так тесно на диванах и на полу, что пройти нельзя. Воздух ужасный – здесь дети, женщины, мужчины, семьи офицеров, переселенцев, едущих по казённой и частной надобности. Мы приехали и сидим в писарской. Присланный из Читы чиновник объясняет нам положение дела и своё бессилие:*

– Девять суток ни минуты не сплю, перестаю понимать...

Слушаешь и думаешь: зачем прислали сюда этого мученика, когда надо было прислать сюда тех недостающих 10 пар, из-за которых и загорелся весь сыр-бор. А нет этих 10 пар потому, что охотников на назначенную почтовым ведомством цену не нашлось. Ну, не нашлось, заводи казённых лошадей, но не решение же и это вопроса, вместо лошадей, чиновников посылать. Остаётся одно: вольные по какой угодно цене!” [5, с. 44-45].

Двадцатилетний уроженец Красноярска В.И. Суриков⁸⁹, отправившийся в 1868 году Петербург для поступления в Академию художеств, писал с дороги домой: *“Томск, 15 декабря 1868. ... остановились в великолепной гостинице”⁹⁰. Кормят нас дорогою очень хорошо. Есть мадера, ром и водка; есть чем погреться на станциях”* [18, с. 33]. При этом здесь и сейчас не всякий оценит, какое это удовольствие, проведя несколько часов практически неподвижно на сибирском морозе, оказаться в тёплой комнате на станции, где пытит десятиведерный самовар. Под чай, разбавленный ромом, деревянной ложкой подкрепиться пельменями, заготовленными дома, и сваренными на станции в мясном отваре, приправленном лавровым листом с черным перцем. А после

⁸⁹ Василий Иванович Суриков (1848-1916) – русский живописец передвижник.

⁹⁰ И никакого намёка на описанные Н.В. Гоголем тараканов, *“выглядывающими, как чернослив, из всех углов, и дверью в соседнее помещение, всегда заставленную комодом, где устроивается сосед, молчаливый и спокойный человек, но чрезвычайно любопытный, интересующийся знать о всех подробностях проезжающего”* [8, с. 6].

сытного обеда вздремнуть на диване (хоть и засаленном), укрывшись своей шубой или дохой [18, с. 34]. Но, заметьте, дело было зимой, когда снабжению ничего не мешало, но и тогда свой запас не был лишним. А вот налетят метели и бураны, развезёт осень или весна дороги или занесёт кого казённая или частная надобность на станцию подобную одному из печально известных “семи смертных грехов”⁹¹, где застрявшие ранее пассажиры уже подчистили запасы, так холодная телятина, над которой вздыхал Александр Сергеевич, вместе с лошастью, которая и увезёт отсюда, приснится только в счастливом сне. У Александра Дюма читаем: “я обратился к станционному смотрителю с просьбой дать нам чего-нибудь поесть. Он посмотрел на меня с величайшим изумлением и принёс половину чёрного каравая, объяснив, что это всё, что у него имеется. Я спросил, нет ли у него чего-нибудь ещё, и этот добрый человек, узнав, что мы не можем удовлетвориться одним хлебом, открыл свой шкаф, приглашая меня убедиться, что там ничего съестного нет” [14, с. 732].

В 1880 году В.Г. Короленко, сосланный в Якутию, записал разговор на почтовой станции, “на опушке гудящего бора” во время бурана:

– Нет ли чего поесть у тебя, хозяйка?

– Ничего нет-то у нас...

– А рыбы? Река тут у вас недалече.

– Была рыба, да выдра всю позобала.

– Ну, картошки...

– И-и батюшки! Помёрзла картошка-то у нас ноне, вся помёрзла.

Делать нечего; самовар, к удивлению, нашёлся. Погрелись чаем, хлеба и луковиц принесла хозяйка в лукошке” [20, с. 21-22].

После этих свидетельств, надеюсь, строки Н.А. Некрасова, что, к сожалению, княгиню Волконскую не предупредили о том, что на станцию нужно приезжать со своим продовольствием, не будут Вам казаться литературным преувеличением. А.Е. Розен писал в 1832 году, что в отличие от него, не имевшего “времени заготовиться провиантом”, и обедавшего куском хлеба, его случайный попутчик по переправе через Байкал⁹², “сидевший всё в тарантасе, как в вольтеровских креслах, пригласил меня разделить с ним суп из курицы и кашу” [58, с. 271, 273], так как имел по местной традиции семидневный запас продуктов.

В отдалённых, Богом забытых медвежьих углах, лежащих в стороне от основного тракта, станция была похожа на зимовье. Здесь возчики и приказчики могли устроить привал, забрать охотничьи трофеи, заготовленные

⁹¹ Между казачьей станицей Горбица и местом где соединяются реки Шилка и Аргунь 200 вёрст. В XIX веке здесь не было населённых пунктов. “Для поддержания почтового сообщения здесь расположено семь одиноких почтовых домиков, известных по всему Амуру и Забайкалью под метким именем “семи смертных грехов”. Действительно, эти станции вполне заслуживают такого названия по тем всевозможным неприятностям, которые встречает здесь зимой каждый проезжающий, как относительно помещения, так и относительно почтовых лошадей, содержимых крайне небрежно и едва способных волочить свои собственные ноги, а не возить путников” [52, с. 26-27].

⁹² Чиновник по особым поручениям при генерал-губернаторе А.П. Злобин.

сторожем. Такое зимовье, лежащее на волоке с Колвы на Печору на реке Студёной в Зауралье, описал Д.Н. Мамин-Сибиряк⁹³. *“Колебавшееся в челе печки пламя осветило лавочку. ... Из темноты выступали закопченные брёвна, покрытые кое-где плесенью, развешанная в углу сеть.... ... В избешке едва можно было рассмотреть дальнюю стену, у которой тянулись широкие нары, устроенные из тяжёлых деревянных плах. Единственное окно, наполовину залепленное рыбьим пузырьём, едва пропускало свет. ... К избе был пределан довольно большой низкий сруб, служивший летом амбаром, а зимой казармой для ночлега ямщиков. Чтобы защитить от зимней непогоды лошадей, старик с осени устраивал около казармы из молодых пушистых пихт большую загородку”* [42, с. 18-21]. В 1939 году А.П. Гайдар так описал похожую станцию в сибирской тайге: *“Но вот безо всякой команды кони встали возле маленькой, занесённой снегом избежки. ... Избушка была маленькая, но крепкая. Людей в ней не было. Быстро вскипятит ямщик чайник; ... куски хлеба положили на горячую плиту. ... У стены стояла широкая деревянная кровать. Вместо матраца на ней были навалены сухие листья”* [6, с. 45].

Сибирские и уральские купцы, как и их дальневосточные коллеги [30, с. 37] были люди оборотистые. Сторожами нанимали бобылей, потерявших всё. Примером служит трагическая судьба Елески Шишмаря, описанная Д.Н. Маминым-Сибиряком [42, с. 22-24]. При найме сулили не золотые горы, но много: *“Вся работа только зимой: встретить да проводить обозы, а там гуляй себе целый год. Харч мы тебе будем давать, и одежду, и припас всякий для охоты – поблизости от зимовья промыслять можешь”*. А вот на деле всё выходило иначе. *“Купцы высылали ему и харч и одежду только один год. Потом Елеска должен был покупать всё на свои деньги от своей охоты и рыбной ловли на зимовке. ... Обозный приказчик всегда покупал у старика рябчиков с особым удовольствием, потому что из этих мест шёл крепкий и белый рябчик, который долго не портился, а это всего важнее, потому что убитые на Студёной рябчики долетали до Парижа. Их скупали купцы в Чердыни, а потом отправляли в Москву, а из Москвы рябчиков громадными партиями везли за границу”* [42, с. 24]. Но вырученных денег не хватало, чтобы закупить на год муки и соли. Соль стоила дорого, а её нужно было не меньше 20 пудов, чтобы солить мясо и рыбу. Привезённая мука заканчивалась ещё до заморозков, поэтому к остаткам ржаной муки сторожу приходилось подмешивать толчёную сухую рыбу. А ведь нужно было покупать одежду и припасы для охоты [42, с. 25]. Вот такое “барское” житьё в тайге...

С точки зрения столичного жителя, чем дальше путешественник удалялся от Петербурга и Москвы, тем в большую глушь он погружался. Сибирские и дальневосточные города до сих пор некоторыми “европейцами” воспринимаются не иначе как медвежий угол. Но “медвежий угол” в состоянии удивить. Одним из первых, кто поделился своим удивлением с читающей публикой, стал Ф.М. Достоевский. Вот какими словами начинаются “Записки из мёртвого дома”: *“В отдалённых краях Сибири, среди степей, гор или*

⁹³ Этот материал был впервые опубликован в журнале “Мир божий” №1 за 1892 год.

непроходимых лесов, попадаются изредка маленькие города, с одной, много с двумя тысячами жителей, деревянные, невзрачные, с двумя церквями – одной в городе, другой на кладбище, – города, похожие более на хорошее подмосковное село, чем на город” [13, с. 5]. Прошло сто лет. В 1959 году А.М. Городницкий в стихотворении “Деревянные города” поделился своими впечатлениями об Игарке с читателями и слушателями. Но для многих Сибирь и русский Дальний Восток и их история по-прежнему являются terra incognita. О том, как дальневосточные цены и заработки 100-150 лет назад нашли своё отражение в литературе, автор писал ранее [35, с. 22-27]. Сегодня рассмотрим, что же мог в 1903-1904 годах получить посетитель ресторана в Хабаровске, Владивостоке и Петропавловске на Камчатке. Сразу оговорюсь, речь не идёт о ресторанах при Морском или Офицерском собраниях, а о том, что писали в художественной литературе об обычных частных ресторанах. В Хабаровске в ресторане “Боярин” на Протодяконовской улице в меню обеда подешевле входили: “*фазан (таёжный), рыбка (сахалинская) и вино (из дикого уссурийского винограда)*” [49, с. 232]. Во Владивостокском “*«Шато-де-Флер»*, где по вечерам бушевало кабаре с шансонетками, а с утра кафешантан превращался в унылую харчевню с китайской прислугой в белоснежных фраках” на рубль с мелочью можно было получить порцию лосося в майонезе – самого дешёвого блюда [49, с. 13]. В ресторане “Золотой Рог” на Светланской ценитель мог полакомиться крабом с французским шампанским “Мум” [49, с. 236-237]. Но из всех дальневосточных регионов самым медвежьим углом в начале XX века была Камчатка и её административный центр Петропавловск, расположенный на той же широте что и Оренбург, Саратов, Чернигов, Варшава и Лондон. Но в отличие от этих городов “*Среди примечательных строений Петропавловска выделялся дом старого купца Плакучего – в два этажа, крытый железом. Внизу жил он сам с семейством, а наверху располагался трактир с четырьмя столиками для иностранцев и “чистой публики”; готовили не так уж чисто, но зато сытно*” [49, с. 259].

Любопытный факт – в 1903 году на 350 жителей Петропавловска, включая женщин и детей, приходилось **пять** кабаков и **четыре** ренсковых погреба с солидным запасом алкоголя во всех видах. Владевшие этими запасами негоцианты использовали его для обмена на пушнину у коренного населения. Прекрасную шкурку лисы, которая в “цивилизованном мире” стоила от 100 рублей до более 1000 долларов, можно было обменять на бутылку спирта, которую коряк оценивал в 200 долларов [49, с. 252, 292]. Эти “расценки” напоминают Благовещенскую ярмарку 1860 года⁹⁴, которая обеспечивала нелегальные “поставки” серебра в Китай⁹⁵.

⁹⁴ До трагедии 1900 года в Благовещенске “временно” проживало несколько тысяч китайцев, многие из которых занимались торговлей.

⁹⁵ Ассортимент продаваемых китайскими торговцами товаров никого не вводил в заблуждение, о чём писал С.В. Максимов. Основными товарами, которые находились под прилавком, были водка и спирт, которые продавали по завышенным ценам исключительно на серебряные деньги. Таким образом, была найдена “лазейка” в запрете на импорт серебра в Поднебесную Империю [35, с. 31].

О СТОИМОСТИ ПУТЕШЕСТВИЯ.

В седьмой главе романа “Евгений Онегин” читаем:

*“К несчастью Ларина тащилась,
Боясь прогонов дорогих,
Не на почтовых, на своих,
И наша дева насладилась
Дорожной скукою вполне:
Семь суток ехали оне”* [54, с. 100].

Дороговизна найма лошадей, чтобы проехать расстояние в 20 вёрст от одной почтовой станции до другой (прогона, как тогда говорили) делала большинство россиян домоседами. Путешествующим по “казённой надобности” казна выделяла средства и в проездных документах – подорожной, делались соответствующие записи о порядке выдачи лошадей станционными смотрителями. Н.М. Пржевальский, отправившийся в 1867 году в служебную командировку в Уссурийский край, писал: “Гоньба почты и провоз проезжающих составляют повинность казаков, которые поочерёдно выставляют в каждой станции зимой лошадей, а летом гребцов и лодки.

Каждая такая очередь стоит неделю; прогоны платят по три копейки на версту зимой за лошадь” [52, с. 50]. Те же, кто путешествовал по “частной надобности” должны были или записываться в очередь, ожидая свободных лошадей на почтовой станции, или нанимать вольных лошадей. А вот цены за прогон вольных лошадей в Прибайкалье и Забайкалье били все рекорды. По утверждению Н.Г. Гарина-Михайловского за прогон в 20 вёрст, продвигаясь со скоростью 3 версты в час, приходилось платить 5-10 рублей⁹⁶ (в 50 с лишним раз дороже, чем по железной дороге) [5, с. 42], за тройку – 45 рублей [5, с. 41].

Когда Вы попадёте на Ярославский вокзал в Москве, Вы не сможете не заметить памятник “нулевому километру”, от которого до Владивостока ровно 9298 км⁹⁷. Если перевести это расстояние в вёрсты получится 8889⁹⁸. Следовательно, тому, кто путешествовал на почтовых тройках, только за прогоны пришлось бы заплатить 800 рублей 1 копейку. А тому, кто отправится в путь на вольных лошадях, это стоило бы от 2222 рублей 25 копеек до 20 тысяч рублей 25 копеек⁹⁹. Ситуация не изменилась и в 1939 году, когда Аркадий Петрович Гайдар записал, чтобы доехать от железнодорожной станции до разведывательно-геологической базы “ямщик просил очень много – целых сто рублей. Да и то сказать: дорога и на самом деле была не ближняя” [6, с. 43, 48].

На “своих” выходило дешевле. Что подтверждал уже не раз упоминаемый образец экономии, бережливости и предпринимательства в русской литературе Павел Иванович Чичиков, который путешествовал по дорогам России в своём

⁹⁶ Вместо 60 копеек за лошадь или 1 рубль 80 копеек за тройку по казённым ценам.

⁹⁷ Об этом знают так же те, кто хоть раз побывал на ж.д. вокзале во Владивостоке, где установлен аналогичный памятник “9298 километру”.

⁹⁸ Но не секрет, что железнодорожная магистраль короче Сибирского тракта, который шёл через Томск.

⁹⁹ На самом деле меньше, так как прогоны в Прибайкалье и Забайкалье были намного выше, чем на других участках тракта. Но, отправляясь в столь далёкое путешествие необходимо рассчитывать свои возможные расходы с большим запасом.

экипаже, запряжённым своей тройкой [8]. Но ведь кроме расходов на лошадей нужно было платить за питание и ночлег во время как вынужденных, так и запланированных остановок. Номер в гостинице губернского города стоил 2 рубля в сутки [8, с. 6]. В придорожном трактире, образ которого увековечил Н.В. Гоголь, за две рюмки анисовой водки просили 20 копеек серебром, что по курсу 1820 года соответствовало 80 копейкам ассигнациями, поднимая цену ровно **в 4 раза** [8, с. 94, 97]. В городском трактире “за два солёных огурца и полпорции икры” просили рубль 25 копеек [9, с. 303]. А если, не дай Бог, сломался экипаж, как у П.И. Чичикова, то предприимчивые “кузнецы, смекнув, что работа нужна к спеху, заломили ровно шестеро. ... Совершенно выдержали характер – не только не отступились от цены, но даже провозились за работою вместо двух часов целых пять с половиною” [8, с. 320].

Отдельно нужно было заплатить перевозчикам. И здесь брали, как совесть подскажет. Например, мама С.Т. Аксакова за описанную выше переправу через Каму отдала шестерым сопровождавшим её рыбакам из Мурзихи 100 рублей, но они взяли лишь по “синенькой на брата” (5 рублей), то есть 30 рублей [1, с. 22]. А вот А.Е. Розен, переправлявшийся в 1832 году на баркасе через Байкал, столкнулся с другой стороной предприимчивости перевозчиков, которые, запросив вначале 25 рублей, и получив согласие, подняли цену до 40 рублей [58, с. 271]. Как видите, ничто не изменилось.

Но человеку необязательно ехать самому. Иногда достаточно отправить письмо, чтобы решить тот или иной вопрос. С появлением электронной переписки обычные письма воспринимаются молодёжью как архаика, а то что за доставку письма следует платить солидную сумму не укладывается в их сознании. В.С. Пикуль приводит в романе “Богатство” не только стоимость доставки зимой 1903-1904 года из Петропавловска на Камчатке на материк срочного частного письма для пересылки в столицу (при отсутствии телеграфа) – ящик виски и 500 рублей [49, с. 297]. Но и её объяснение. Цена высокая, но “не каждый каюр¹⁰⁰ согласится в такие морозы ехать не меньше трёх месяцев Пока до Аяна¹⁰¹ едешь охотским побережьем, собаки уже скорчатся от усталости, а сам каюр превратится в обмороженное и засаленное от грязи чудовище... Тысячи, ведь многие тысячи миль пролегли в пустынном безлюдье!” [49, с. 290].

¹⁰⁰ Каюр – погонщик собак или оленей, запряжённых в нарты. “Настоящие каюры редко присаживаются на нарты. Настоящие каюры чаще бегут рядом с нартами. Никто ведь не знает, какой это труд – “ездить” на собаках, часами пробегая вровень с упряжкой. После дороги лицо каюра станет серым, будто обсыпанное пылью, – суровый отпечаток непомерной усталости, след неимоверного напряжения” [49, с. 313-314].

¹⁰¹ В те годы Аян – село Приморской области, на берегу Аянского залива Охотского моря 26°28' северной широты и 155°53' восточной долготы, в 300 верстах к юго-западу от Охотска. Сюда идет путь от Якутска, расстояние 1200 вёрст, из которых 200 сухим путем через Становой хребет, 600 вёрст по реке Мае и 400 сухим путем до Якутска. После занятия Амура и продажи русских североамериканских владений, Аян потерял свое значение; превратившись в незначительное селение, в котором живут – комендант, казаки, несущие гарнизонную службу и якуты, занимающиеся черными работами. Всех жителей – “200 душ”. Отчасти они занимаются китоловным промыслом да торговлей с якутами.

СКОЛЬКО ПРОДЛИТСЯ ПУТЕШЕСТВИЕ?

Чтобы ответить на этот вопрос, нужно уточнить, а на каком участке маршрута? А. Дюма писал: *“Кто не путешествовал по России, тот не знает, с какой быстротой ездят русские. Между Петербургом и Москвой около семисот вёрст, и если щедро давать на чай ямщикам¹⁰², то они покрывают это расстояние за сорок часов. Между станциями по этому тракту двадцать – тридцать вёрст”* [12, с. 719]. Но на такие рекорды соглашались далеко не все даже очень спешащие путешественники. Так, по словам М.Н. Загоскина, если преодолевать в сутки чуть более 200 вёрст (максимальная скорость 10 вёрст в час) – *“это езда не плохая. Зимой можно ехать и скорее, а теперь дело весеннее”* [15, с. 72-73, 75]. И из Питера в Москву можно доехать дня в 3 с половиной. В поэме Н.А. Некрасова княгиня Волконская зимой доехала *“без отдыха”* из столицы в Москву *“за три дня с лишком”* [46, с. 64]. А вот с какой скоростью ехала Княгиня Трубецкая:

*Покоен, прочен и легок,
Катится городом возок.*

*Вся в чёрном, мертвенно бледна,
Княгиня едет в нём одна,
А секретарь отца (в крестах,
Чтоб наводить дорогой страх)
С прислугой скачет впереди
Свища бичом, крича: “Пади!”*

*Ямщик столицу миновал...
Далёк княгине путь лежал.
Была суровая зима...*

Насчёт червонцев, которые сыпала щедрой рукой княгиня Трубецкая – это, скорее всего, поэтическое преувеличение. Александр Дюма, писал, что в России на почтовых станциях: *“хорошие чаевые составляют от пятидесяти копеек до рубля”* [14, с. 719].

Да и с последним утверждением Н.А. Некрасова можно поспорить, обратившись к мемуарам, тех, кто путешествовал этим же маршрутом в различные времена года, указав даты выезда и прибытия. Так, осуждённый по 8-му разряду декабрист М.А. Назимов был отправлен в Сибирь 2 августа 1826 г., а 30 августа 1826 г. он был доставлен в Иркутск, проехав за 28 дней 5725 вёрст [45, с. 27; 56, с. 436].

Партия, в которой находился И.Д. Якушкин, прибыла 11 ноября в Ярославль, а 22 ноября уже была в Иркутске [67, с. 463, 467].

5 февраля 1827 года из Петропавловской крепости выехала партия, в которой находился А.Е. Розен, который напишет в *“Записках декабриста”*. *“22 марта приехали мы в Иркутск, следовательно проехали другие 3000 вёрст*

*На каждой станции сама
Выходит путница: “Скорей
Перепрягайте лошадей!”*

*И сыплет щедрою рукой
Червонцы челяди ямской.
Но труден путь! В двадцатый день
Едва приехали в Тюмень.*

*Ещё скакали десять дней.
“Увидим скоро Енисей, –
Сказал княгине секретарь: –
Не ездит так и государь!..”* [46, с. 6-7].

¹⁰² Ключевым фактором любого путешествия были ямщики. И А. Дюма и М.Н. Загоскин уделили достаточно внимания тому, как ямщики возили своих пассажиров, руководствуясь своими интересами, на которые влияли (но не всегда) размеры “чаевых” или денег “на водку” [10, с. 719-720], [11, с. 73-75].

вдвое более, чем первые от Петербурга до Тобольска; зато не загнали ни одной лошади и ночевали почти каждую ночь” [58, с. 209, 218].

28 февраля 1827 Н.И. Лорер выехал из Петропавловской крепости и “*после трёхнедельного странствия*” прибыл в Иркутск [40, с. 395, 399].

Луиза (Полина) Гебль, о которой писал Александр Дюма, доехала от Москвы до Иркутска за 18 суток [22, с. 103].

В 1857 году фельдъегерь графа Н.Н. Муравьёва-Амурского установил рекорд, доставив депешу из Иркутска в Петербург менее чем за две недели, преодолевая в сутки более 470 км. [22, с. 103].

П.А. Кропоткин, вспоминая о событиях осени 1863 года, писал о своей поездке из Иркутска в Петербург: “*Ехать курьером в Петербург значило отмахать в двадцать дней – не больше – в осеннее бездорожье 4800 вёрст до Нижнего Новгорода, откуда я мог уже доехать до Петербурга по машине; это значило мчаться день и ночь на перекладных, в кибитке, потому что никакой рессорный экипаж не выдержал бы такой длинной дороги по мёрзлым выбоинам*” [21, с. 364]. А вот Иван Александрович Хлестаков был полной противоположностью фельдъегерям, так как не мог добраться из Питера до Саратовской губернии почти два месяца [9, с. 288].

За всю историю Российской Империи самым высокопоставленным пассажиром, проехавшим от Владивостока до Петербурга, был цесаревич Николай Александрович (будущий император Николай II). 21.05(2.06).1891 выехав из Владивостока, цесаревич и его свита прибыли в Петербург 4(16).08.1891 года, преодолев это расстояние за 76 дней.

С развитием техники время путешествия сокращалось, хотя и увеличивалось количество пересадок. В 1885 году Алексей Алексеевич Игнатъев¹⁰³ впервые отправился на Восток, так как его отец граф Алексей Павлович Игнатъев¹⁰⁴ был назначен на пост генерал-губернатора и командующего войсками Восточной Сибири. Спустя годы он так описал это путешествие: “*До Иркутска месяц пути, за Уралом ни единой ни железной, ни шоссейной дороги. Первой остановкой была Москва. Ночь в поезде. На вокзале в Нижнем Новгороде встречает губернатор... Дальше на пароходе, который вёз нас по тихим водам Волги и Камы. ... Пермь была конечным пунктом нашего пятидневного путешествия на пароходе. Отсюда начиналась недостроенная ещё железная дорога на Тюмень через Екатеринбург. И вот сразу после Екатеринбурга я понял, как тяжело очутиться в далёкой Азии. Мы лежали с братом и сестрой в полной темноте, задыхаясь от запаха свежей юфти, и нас било друг о друга непрерывно до рассвета, – то был кошмарный закрытый тарантас, везший нас по непролазной грязи до Тюмени. ... Там*

¹⁰³ Алексей Алексеевич Игнатъев (1877-1954) – российский дипломат, генерал-лейтенант (1943), писатель. В 1908-1917 военный атташе в скандинавских странах и во Франции. После Октябрьской революции на стороне Советской власти. Помог сохранить в банках Франции 225 млн. рублей золотом, принадлежащих России.

¹⁰⁴ Игнатъев Алексей Павлович (1842-1906), граф, российский генерал от кавалерии (1898). В 1885-1889 иркутский, в 1889-1896 киевский генерал-губернатор. С 1896 член Государственного совета. Был убит эсером.

стали грузиться на пароход. Твёрдо-натвердо вызубрил я названия рек по которым шёл наш пароход¹⁰⁵: Тура, Тобол, Иртыш, Обь и Томь... На всём пути лишь один город – Тобольск... Но вот и мрачный Томск, от которого начинается самый тяжёлый этап – тысяча пятьсот вёрст на лошадях. В наш громоздкий тарантас впрягли вместо тройки по шесть-семь лошадей в ряд. ... То они вязли в непролазных топях близ Нижнеудинска и Ачинска, то неслись, как птицы, по накатанному большаку под Красноярском. ... На десятый день пути от Томска, на двадцать восьмой день пути от Москвы, – мы у таинственного далёкого Иркутска” [17, с. 19, 33-37].

Вот такое путешествие. При этом не следует забывать, что ехал не простой смертный, а генерал-губернатор, дорогу которому расчищала полиция, обеспечивая своего рода движение по зелёной улице, и заготавливая необходимое количество лошадей для подмены на всех станциях. Кроме того, значительная часть пути была преодолена при помощи паровых машин на поездах и пароходах. Менее привилегированные путешественники в полной мере могли испытать все “прелести” путешествия, выплеснув свои эмоции на страницы бумаги, как это сделал отправившийся пятью годами позднее А.П. Чехов. Выехав из Москвы 21 апреля, он по железной дороге добрался до Ярославля откуда по Волге и Каме до Перми, от которой по железной дороге до Тюмени и далее через всю Сибирь на тарантасе и по рекам [63, с. 144], прибыл в Николаевск-на-Амуре 5 июля 1890 года, и лишь 11 июля (по старому стилю) высадился на Сахалине, пробив в дороге 82 дня [62, с. 5, 18].

Сложнее приходилось переселенцам в Восточную Сибирь и на Дальний Восток.



Рисунок 22. Григорий Степанович Зорин “Первые русские на Амуре” 1957-1959.

Для “благородной публики” просвещённых, но канувших в Лету столетий и мужики переселенцы и “серая скотинка”¹⁰⁶ были частью пейзажа, источником

¹⁰⁵ Этот речной переход занял 8 дней.

¹⁰⁶ Солдаты.

дохода и (или) неприятностей. Поэтому в художественной литературе о переселенцах на Дальний Восток писали мало. В XX веке Н.П. Задорнов так описал движение крестьянской семьи Кузнецовых на Амур. В дорогу отправились осенью, сняв урожай и сделав запасы. *“В Перми из уральских переселенцев, съехавшихся туда из разных деревень, была составлена партия. Назначили партийного старосту, и вскоре крестьяне двинулись Сибирским трактом за Урал. Великий путь от Камы в Забайкалье шли они около двух лет. ... В сибирские морозы ехать с семьями по степям и тайге оказалось невозможным, и крестьяне останавливались в богатых деревнях, нанимались к сибирякам в работники. ... Под Томском у кулаков-“гужеедов” переселенцы покупали знаменитых сибирских коней. Хороши томские лошади: высоки, могучи, грудасты, идут шагом, а телега бежит. Старых, изъезженных, избитых коняг продавали лошадиникам. На томских поехали живеи. Осенью на Енисее, у перевозов, во время шуги скопилось много переселенцев. Начались болезни – народ мёр повально. ... Впоследствии енисейских старожиллов за то, что они помогали переселенцам хоронить умерших, прозвали “гробовозами”. За Енисеем стала стеной великая тайга. Как вступили в неё переселенцы, так уж во всю жизнь не видали ей конца, сколько бы не ходили. Велика эта тайга. Зайди-ка в неё, в самую чащу, сядь в сырые мхи да одумайся, где ты, и что за лес вокруг тебя, и что ты такое против всего этого. И такая тебя возьмёт лихота, что и рад не станешь. Уж лучше ехать и не думать. Такова-то сибирская матушка-тайга. На исходе второй зимы, когда уже начались оттепели и морской лёд трещал так же гулко, как гремит гром в июльскую грозу, переселенцы, перевалив по льду Байкал, вступили в забайкальские горы. Грозно, как облака, уходили они вдаль голубыми снежными “белками”. Новая страна – великая, дикая, неведомая – стояла перед толпой оборванных, усталых крестьян”* [16, с. 6-7].

Читая мемуарную литературу, обращаешь внимание на то, как у путешественников менялось отношение к скорости. Ехавшие с интервалом в 32 года из Иркутска в Сретенск Н.М. Пржевальский и Н.Г. Гарин-Михайловский по-разному воспринимали и, соответственно, описывали скорость своего передвижения. Н.М. Пржевальский: *“26 мая 1867 года ... я выехал из Иркутска... Дружно понеслась лихая тройка, и быстро стали мелькать различные ландшафты... Без остановок, в несколько дней, проехал я тысячу вёрст поперёк всего Забайкалья до селения Сретенского на р. Шилке... Утром 5 июня я приехал в селение Сретенское”* [52, с. 23-25]. Н.Г. Гарин-Михайловский 25 июля 1898 года записал: *“Выехали из Иркутска. Тянемся как на волах. ... 2 августа. Вот и Сретенск”* [5, с. 42-43].

Получается, “тянувшийся, как на волах” Н.Г. Гарин-Михайловский преодолел этот участок маршрута приблизительно за 9 дней, а Н.М. Пржевальский, “лихо промчавшийся на тройке” за 10-11 дней. Технический прогресс изменял не только жизнь, но и отношение к жизни. Если читатель не обращает внимания на даты записей, он может сделать неверные выводы.

О ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ТРАКТА.

Г.И. Кублицкий приводит следующие статистические данные: “Между Томском и Иркутском ежегодно проходило до 80 тысяч возов, которые сопровождали 16 тысяч ямщиков”. [22, с. 102]. Грузы от Москвы до Владивостока шли гужевым и речным транспортом около 11 месяцев. Но кто из ныне живущих понимает, что такое вести обоз? Позвольте процитировать Н.Д. Мамина-Сибиряка, который описал этот каторжный труд. “Обоз состоял возов из пятидесяти... На Печору чердынские купцы отправляли по первопутку хлеб, соль, разные харчи и рыболовскую снасть, а оттуда вывозили свежую рыбу. Дело было, самое спешное, чтобы добыть печорскую рыбу раньше других, – шла дорогая печорская сёмга. Обоз должен сломать долгую путину в две недели, и ямщики спали только во время кормёжек пока лошади отдыхали. Особенно торопились назад, тогда уж и спать почти не приходилось. А дорога через волок была трудная, особенно горами. Дорога скверная, каменистая, сани некованные, а по речкам везде наледи и промоины. Много тут погублено хороших лошадей, а людям приходилось работать, как нигде: вывозить возы вгору на себе, добывать их из воды, вытаскивать из раскатов. Только одни колвинские ямщики и брались за такую проклятую работу, потому что знала их на Печору горькая нужда. В зимовье на Студёной обоз делал передышку: вместо двухчасовой кормёжки лошади [и люди] здесь отдыхали целых четыре [часа]” [42, с. 26]. Учитывая пример, как чердынские купцы “платили” сторожу на этой заимке, можно предположить, что и с ямщиками расплачивались не менее “щедро”. И так происходило по всей Сибири.

На интенсивность движения влияла и ширина дороги. На Братск-Острожном тракте, например, рядом было не протиснуться и двум подводам [59, с. 10]. Нечто подобное было и на Сибирском тракте восточнее Томска. Алексей Алексеевич Игнатъев писал, что “едуший впереди нас лихой исправник, расчищая дорогу, перестарался, и телеги завалились в канаву. Сколько усилий понадобится, чтобы их вытащить!” [17, с. 36]. В Щегловской тайге к городу Ачинск вела 120 вёрстная просека с “тремя полосами” движения [61, с. 56].

На **рисунке 23** вы можете увидеть картину И.К. Айвазовского, которую иногда называют “Караван золота”. Медленно выплывающий из голубовато-сиреневой дымки тумана обоз и степенно идущий к колодцу седой бородач перекликаются с знакомыми с детства строчками Н.А. Некрасова.

*“И, шествуя важно, в спокойствии чинном,
Лошадку ведёт под уздцы мужичок
В больших сапогах, в полушубке овчинном,
В больших рукавицах...”¹⁰⁷.*

И совсем другие ассоциации вызывает картина И.М. Прянишникова “Порожняки”¹⁰⁸, на которой возчики сидят в своих розвальнях, согнувшись в три погибели, пытаясь согреться, на фоне наступающих зимних сумерек.

¹⁰⁷ Некрасов Н.А. Стихотворения и поэмы. М.: Худ. литература, 1980. – С. 98.

¹⁰⁸ Была написана в 1872 году, находится в Государственной Третьяковской галерее в Москве.

просвещённой либеральной публики, как и дела клеймёных “жертв режима”. Н.С. Лесков в “Леди Макбет Мценского уезда” (1865) и Ф.М. Достоевский в романе “Преступление и наказание” (1865-1866) сняли ореол мученичества “с невинно пострадавших”.



Рисунок 25. Георгий Константинович Савицкий “Пригон рабочих на уральский завод”. 1920-е годы.

Именно последние главы “Леди Макбет Мценского уезда” Н.С. Лескова описывают начало движения по этапу партии арестантов, приговоренных к сибирской каторге. Оставим в стороне описание ночёвок каторжан в этапных домах после дневного перехода, и остановимся на том образе дороги, по которой двигалась партия, созданного писателем, литературно дополнив образ, созданный в 1861 году В.И. Якоби в картине “Привал арестантов”. Художник, чьё детство прошло рядом с казанским участком Сибирского тракта, воссоздал на полотне обыденную, но от этого не менее трагическую сцену. Офицер, отвечающий за доставку арестантов к месту отбытия наказания, пытается установить смерть заключённого, который лежит на сломанной повозке. Смерть, до которой никому, кроме плачущей у верстового столба женщины нет никакого дела. Рядом со сломанной повозкой извозчик успокаивает коня, проверяя, не пострадал ли он, вповалку на дороге лежат арестанты в кандалах, радуясь внеплановому отдыху, на обочине к матерям жмутся дети – это родные каторжан, решившие добровольно следовать за ними. Здесь нет жестокости, направленной против кого бы то ни было, а есть лишь обыденная реальность, которую многие, к счастью для себя, не знают, а многие знающие просто не замечают. Н.С. Лесков не стал создавать биографии персонажам В.И. Якоби, а раскрыл другие, неизвестные публике, стороны жизни осуждённых на каторгу.



Рисунок 26. Валерий Иванович Якоби “Привал арестантов” 1861.

*“Партия, в которую попали Сергей и Катерина Львовна¹¹⁰, выступала, когда весна значилась только по календарю, а солнышко ещё по народной пословице “ярко светило, да не тепло грело”. ... Дошли они до Нижнего Новгорода. Здесь партия их соединилась с партией, следовавшей в Сибирь с московского тракта. ... Все скупились, потом выровнялись кое в какой порядок и пошли. Безотраднейшая картина: горсть людей, оторванных от света и лишённых всякой тени надежд на лучшее будущее, тонет в холодной чёрной грязи грунтовой дороги. Кругом всё до ужаса безобразно: бесконечная грязь, серое небо, безлиственные мокрые ракиты и в растопыренных их сучьях нахохлившаяся ворона. ... Наконец показывается тёмная свинцовая полоса; другого края её не рассмотришь. Эта полоса – Волга. ... Партия промокших и продрогших арестантов медленно подошла к перевозу и остановилась, ожидая парама. Подошёл весь мокрый, тёмный **паром**¹¹¹; команда начала размещать арестантов” [23, с. 32-40].*

Спустя 5-7 лет (1870-1872 гг.) Н.А. Некрасов в поэме “Русские женщины” дополнит и расширит для просвещённых читателей образ движения каторжан этапом по сибирскому тракту от визуального впечатления княгини Екатерины Трубецкой от случайной встречи с этапом между Тюменью и Енисеем:

¹¹⁰ Осуждены за убийство двух человек из корыстных побуждений, одной из жертв этой пары был больной ребёнок.

¹¹¹ Косвенное подтверждение об отсутствии моста через Волгу на этом направлении. Об отсутствии мостов, которые бы соединяли берега рек Волжского бассейна можно прочесть и у С.Т. Аксакова.

Чу, слышен впереди
Печальный звон – кандалный звон!
“Эй, кучер, погоди!”
То ссыльных партия идёт,
Больней заныла грудь. ...
... Ей долго, долго лица их
Мережатся потом,

И не прогнать ей дум своих,
Не позабыться сном!
“И та здесь партия была...
Да... нет других путей...
Но след их вьюга замела.
Скорей, ямщик, скорей!...”
[46, с. 12].

Подобную картину, увиденную восточнее Томска, описал А.А. Игнатъев. “Вот партия арестантов, человек в двести, под охраной нескольких конвойных при шашках и револьверах. Сзади несколько телег, на которых сидят женщины, сопровождающие мужей в ссылку. К ночи партия должна доплестись до станции, где ждёт её покосившаяся чёрная пересыльная тюрьма” [17, с. 36].

Н.А. Некрасов разъяснил читателям, что такое “этап”, цитируя, губернатора Цейдлера, убеждавшего княгиню Трубецкую вернуться:

“ ... “Вас по этапу поведут
С конвоем...”

Княгиня

Боже мой!

Но так ведь месяцы пройдут

В дороге?..

Губернатор

Да, весной

В Нерчинск придёте, если вас

Дорога не убьёт.

Навряд версты четыре в час

Закованный идёт;

Посередине дня – привал,

С закатом дня – ночлег,

А ураган в степи застал –

Закапывайся в снег!

Да-с, промедленьям нет числа,

Иной упал, ослаб...

Княгиня

Не хорошо я поняла –

Что значит ваш этап?

Губернатор

Под караулом казаков

С оружием в руках

Этапом водим мы воров

И каторжных в цепях,

Они дорогою шалют,

Того гляди сбегут

Так их канатом прикрутят

Друг к другу – и ведут.

Труднёнок путь! Да вот-с каков:

Отправиться пятьсот,

А до Нерчинских рудников

И трети не дойдёт!

Они, как мухи, мрут в пути,

Особенно зимой...” [47, с. 35-36].

Косвенное подтверждение этих слов можно найти в воспоминаниях И.И. Горбачевского. 1 января 1827 года осуждённые декабристы Соловьёв, Сухинов и Мозалевский были отправлены по этапу из Москвы и лишь 12 февраля 1828 года пришли в Читту [10, с. 296, 298]. Летом этап был более “комфортный”, так как часть пути осуждённых перевозили на речных судах. Вот как А.А. Игнатъев описал погрузку ссыльных в Тюмени “Мимо отца, стоявшего на косогоре, или колонны ссыльных в серых халатах, с наполовину обритыми головами. Часть шла в кандалах, с бубновыми тузами на спинах. Тузы были разных цветов, и мне объяснили, что красные – убийцы, жёлтые – воры т.д. Отдельно от остальных арестантов шёл осуждённый за какую-то громкую аферу старый банкир с семьёй; как все привилегированные, он не был одет в халат, и голова

его не была побрита. Баржа, на палубе которой, за решёткой, разместились все эти люди, была прицеплена к пароходу” [17, с. 35-36].

Каторжные этапы требовали своей инфраструктуры. Мало кто из лиц, знавших жизнь этапа изнутри, оставил внушающие доверие свидетельства. Н.С. Лесков в последних главах “Леди Макбет Мценского уезда” открывает перед читателями последние аккорды трагедии человеческих отношений. И грязные дворы этапных домов, и их тёмные коридоры с многочисленными дверями, освещённые единственной плошкой, закутки, в которые не проникает свет, где за 25 копеек, переданных конвойному унтеру, арестанты могли уединиться на ночь, как и нары, отполированные телами арестантов, – это лишь декорация трагедии.

В воспоминаниях декабристов читатель может увидеть не только знание предмета, но и анализ. Вот что написал И.И. Горбачевский: “... до границы Азиатской России нет этапов; тюрьмы, наполненные всегда арестованными, тесны, нечисты и смрадны; в Сибири же, напротив, построены довольно просторные этапы, в которых можно провести ночь утомлённому трудною дорогою арестанту с некоторым удобством” [10, с. 296]. А у А.Е. Розена читаем: “В известные дни¹¹² и близ мест, назначенных для привалов ссыльных, встречал я толпу обывателей, на санях и пеших, стоящую при дороге под открытым небом, вопреки морозу. ... Они собрались из ближних деревень и дожидаются партий несчастных (так в Сибири называют ссыльных), чтобы богатым продать, а бедным подарить пироги, булки, съестное, тёплую обувь и что бог послал. Они знают назначенные дни, в которые следуют ссыльные по этапам, дважды в неделю, и соблюдают между собой очередь” [58, с. 217].

Одним из незаменимых элементов дорожной инфраструктуры является квалифицированная медицинская помощь. В ранее процитированном стихотворении В.С. Высоцкого о застрявшем за Уралом автомобиле МАЗ сказано: “пришёл тягач, и там был трос, и там был врач”, так что всё хорошо закончилось. Но в описываемый период врач или даже фельдшер были не в каждом населённом пункте даже на тракте. Поэтому местные жители занимались самолечением. Н.А. Некрасов достаточно подробно остановился на приёмах этой с позволения сказать “народной медицины” [47, с. 143]. Впрочем, судите сами:

*“Старуха его окатила
Водой с девяти веретён
И в жаркую баню сводила,
Да нет – не поправился он!
Тогда ворожеек созвали –
И поят, и шепчут, и трут –
Всё худо! Его продевали
Три раза сквозь потный хомут,*

*Спускали родимого в пролубь,
Под куричий клали насест...
Всему покорялся, как голубь, –
А плохо – не пьёт и не ест!
Ещё положить под медведя,
Чтоб тот ему кости размял,
Ходебщик сергачевский Федя –
Случившийся тут – предлагал”.*

Нужно ли говорить, что пациент не только не поправился от этого “лечения”, но скончался.

¹¹² От Тобольска до Читинского острога.

О БЕЗОПАСНОСТИ ПУТЕШЕСТВИЯ.



Рисунок 26. Сергей Васильевич Иванов “Смерть переселенца” 1889.

Когда речь заходит о том, насколько было безопасно ехать Сибирским трактом, невольно вспоминаешь картину С.В. Иванова “Смерть переселенца”. Сейчас мы можем только гадать, от чего же умер этот крестьянин, над телом которого жена уже даже не голосит, а просто лежит ничком посреди бескрайней степи рядом с недоумевающей дочкой, которая впервые видит смерть близкого человека. Художник не раскрывает никаких деталей и даже не даёт зрителю надежды смогут ли героини картины добраться до жилья и закрепиться там. В 1972 году в СССР состоялась премьера многосерийного художественного фильма “Тени исчезают в полдень”¹¹³ – экранизация одноимённого романа Анатолия Иванова. Во второй серии фильма “Пришлые люди” съёмочная группа воссоздала эпизод убийства переселенцев на Сибирском тракте. Главные герои или антигерои убивают трёх человек, включая женщину, чтобы завладеть их документами и начать новую жизнь.

Сибирский тракт хранит множество трагических историй, записанных и опубликованных писателями и краеведами. Понесли лошади, перевернулись сани, а то и просто пассажир вылетел на всём ходу из саней и хорошо если в сугроб, а то и в дерево или бревенчатую стену, как случилось с В.И. Суриковым в 1868 г., на счастье которого тогда не все могли себе позволить стеклить окна. Как пишет Н.П. Кончаловская, её деда спасло то, что он попал головой в окно, которое было затянуто бычьим пузырьём [17, с. 35]. В девяти коротких очерках А.П. Чехова несколько раз описывается и то, как он чудом остался жив во время ночного столкновения почтовых троек с его тарантасом, и о том сколько раз в весеннее бездорожье переворачивался его тарантас и

¹¹³ Фильм снят на киностудии “Мосфильм”. Режиссёры В. Усков, В. Краснопольский, авторы сценария А. Витоль, А. Иванов, операторы П. Емельянов, В. Минаев.

повозки с другими путешественниками. А сколько саней въехало в промоины? Скольких путников не пропустил Хозяин Тайги?¹¹⁴ Чаще всего, людская молва передавала известия о нападении варнаков или о замерзших зимой путниках.

Варнаки или беглые каторжники. Сколько песен о них было спето за последние столетия, какими легендами не обросли за эти годы их побеги, какими ужасами они не сопровождались в наши дни подсчитать уже невозможно. К счастью для жителей европейской части страны известия об этих событиях они узнавали в виде газетных репортажей, читая роман или повесть, слушая романсы или куплеты определённого содержания. В романсах, по закону жанра, больше внимания уделяли романтике побега, тем сложностям и опасностям, которые подстерегали беглеца в пути. Вспомните, о чём поют как артисты, так и простые граждане, воспевая славное море священный Байкал, к которому вышел бродяга, прошедший, как и его “коллега” дикие забайкальские степи:

*“Шилка и Нерчинск¹¹⁵ не страшны теперь;
Горная стража меня не видала,
В дёбрях не тронул прожорливый зверь.
Пуля стрелка – миновала.
Шёл я и в ночь и средь белого дня;
Близ городов я поглядывал зорко;
Хлебом кормили крестьянки меня,
Парни снабжали махоркой.
Весело я на сосновом бревне
Вплавь чрез глубокие реки пускался;
Мелкие речки встречались мне –
Вброд через них пробирался.
У моря струсил немного беглец;
Берег обширен, а нет ни корыта;
Шёл я каргой¹¹⁶ и пришёл наконец
К бочке дресвою¹¹⁷ замытой. ...
...Тесно в ней было бы жить омулям;
Рыбки, утешьтесь моими словами:*

¹¹⁴ Не секрет, что “медведь в тайге и прокурор, и судья, и исполнитель приговора”.

¹¹⁵ Речь идёт не о городе Нерчинск в Забайкальской области, а о Нерчинском горном округе Забайкалья – части пенитенциарной системы Российской Империи, более известным в народе, как Нерчинская каторга – главная сибирская каторга, действовавшая с XVIII века до 1917 года. Кара, Кутомара, Зерентуй, Акатуй вот далеко не полный список каторжных тюрем при рудниках, относящихся к Нерчинской каторге. По официальным данным политические здесь содержались вместе с уголовными. А применение телесных наказаний привело к Карийской трагедии – массовому самоубийству политических заключённых в декабре 1889 года (18 человек приняли яд, 6 спасти не удалось). История получила резонанс в обществе. Карийская каторга была ликвидирована.

¹¹⁶ Карга – отлогий песчаный берег с каменистой россыпью.

¹¹⁷ Дресва – наносной крупный песок.

*Раз побывать в Акатуе¹¹⁸ бы вам –
В бочку полезли бы сами!” [11, с. 449].*



Рисунок 27. Константин Аполлонович Савицкий “Беглые в Сибири (Христова милостыня)” 1890-1897 (вверху). Григорий Степанович Зорин “Сибирской дальней стороной” 1966 (внизу).

Но были и далеко не безобидные побегии, как из забайкальских каторжных тюрем, так и с Сахалина. В литературе доступной широкому кругу читателей, в том числе и Днепропетровской области, одним из немногих, кто поднял эту

¹¹⁸ Акатуй – Акатуйская каторжная тюрьма, существовавшая с 1832 по 1917 год в 625 км от Читы при Акатуйском руднике Нерчинского горнозаводского округа. В 1889 году здесь были сооружены новые тюремные корпуса, рассчитанные на 104 заключённых, но фактически их было больше, например в 1909 г. в тюрьме содержались 225 человек.

тему, был В.С. Пикуль в романе “Богатство”. Услышав, что его собеседник не был освобождён досрочно с каторги, а бежал в 91-м году, главный герой “будто заглянул в чёрный омут”. И было то чего: “Соломин как старожил хорошо помнил 1891 год, когда с колесухи¹¹⁹ был совершён массовый побег преступников. Тогда тряслась вся тайга, по дорогам боялись проехать, а на окраине Владивостока, в кварталах Гнилого Угла, ночи освещались выстрелами – шла настоящая война с беглыми каторжниками. Соломин не забыл, как среди белого дня убили мичмана Россело с французской эскадры, как зарезали капельмейстера флотского оркестра...” [49, с. 364].

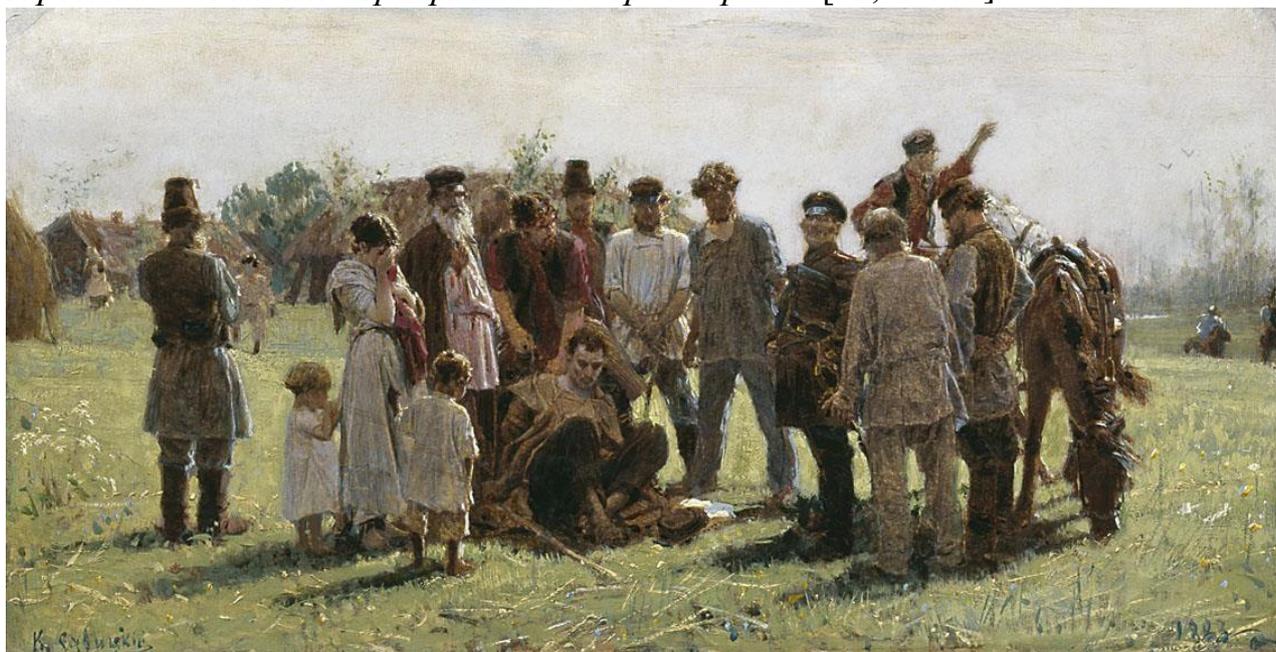


Рисунок 28. Константин Аполлонович Савицкий “Беглый” 1883.

Справедливости ради следует отметить, что не все ушедшие “слушать кукушку”, то есть бежавшие весной из мест заключения выходили из тайги живыми. И дело даже не в том, что местные жители, в ответ на “баловство” беглых, нарушивших неписанные сибирские законы¹²⁰, устраивали на них облавы. И многие облавы заканчивались не так мирно, как это выглядит на

¹¹⁹ По словам В.С. Пикуля “Среди дальневосточников “колесухой” называлась каторга, громоздившая в амуро-уссурийской тайге насыпи под рельсы будущей Великой Сибирской магистрали” [49, с. 363-364]. Но так ещё называли каторги, заключённые которых прокладывали колёсные дороги в Амурской и Приморской областях.

¹²⁰ Сибирь теснее чем другие регионы страны была связана с ссылкой и каторгой не только географически, но и ментально. И дело не только в том, что многие, тем или иным способом покинувшие места заключения, не возвращались на родину, а оседали восточнее Урала, создавая семьи и становясь хозяевами, или попадали в работники к более удачным “коллегам”. Вот почему эта тема была ярко выражена в сибирском фольклоре. Один из этих аспектов в К.А. Савицкий и передал в 1892 году “Беглые в Сибири (Христова милостыня)” (рисунок 27). На полотне изображена обычная для Сибири сцена, когда беглые, подходя к деревне, не стучались в окна, прося подавание, но находили заранее выставленные хозяевами за окно продукты, а то и вещи. Таким образом, ни один суд не мог обвинить сибиряков в помощи беглым каторжанам, так как отсутствовало прямое общение между беглецами и местными жителями.

картине К.А. Савицкого “Беглый” (рисунок 28), когда крестьяне поймали беглеца и, связав, передали полиции.



Рисунок 29. Василий Григорьевич Перов “Отпетый” 1873.

В 1873 году к этой теме в картине “Отпетый” обратился В.Г. Перов, изобразивший связанного по рукам и ногам после драки мужчину, ожидающего своей участи под присмотром двух крестьян в нетопленном предбаннике. То, как художник воспользовался игрой света, говорит, что он на стороне связанного. А его пренебрежительная усмешка, вызывает ассоциацию, не со стихами Сергея Есенина¹²¹, но со словами из знаменитого “Чубчика”:

<i>“У меня, у бедного мальчонки,</i>	<i>Сибирь ведь тоже русская земля.</i>
<i>Ручки да ножки цепями закуют.</i>	<i>Развевайся чубчик кучерявый,</i>
<i>Но я Сибири, Сибири я не боюсь.</i>	<i>Развевайся, провожай меня”.</i>

Если беглые особенно “пакостили”, то местные жители предоставляли властям лишь их тела. О чём можно подробнее прочитать в романе “Даурия” Константина Фёдоровича Седых.

Опасность для беглецов представляли не только местные жители или власти, но и “товарищи” по побегу. Слава Богу, что для большинства наших современников слова “корова” и “поросёнок” ассоциируются лишь с животными. В мире тюрьмы и каторги эти слова звучали, как страшный приговор для одного из беглецов. К счастью, в современном мире не принято

¹²¹ *“Я московский озорной гуляка.
По всему Тверскому околотку*

*В переулках каждая собака
Знает мою лёгкую походку”.*

публиковать фотографии и иные материалы из розыскных дел о том, что изымают у бежавших хоть из Сибири, хоть из не столь отдалённых мест заключённых при задержании. Это делается для душевного спокойствия мирных граждан. Но в художественной литературе появляются яркие образы, связанные с этой темой. Вот что читаем у В.С. Пикуля. В 1931 году сотрудники геологической экспедиции, возглавляемой молодым учёным Балабиным, вышли к зимовью на притоке Колымы Тенке. В беседе с единственным жителем – стариком “с хищным профилем, лицом тёмным и жёстким, на котором глаза казались совершенно бесцветными” сотрудник ОГПУ, сопровождавший экспедицию, спросил: “*Не проходили ли мимо зимовья четверо беглых преступников с оружием*”. Ответ: “*Вы ошибаетесь – их было трое*”, – удивил пришедших. Из дальнейшего разговора выяснилось, что старик хорошо знаком с “обычаями” каторги. Вот что он рассказал: “*Четвёртого слопали. ... Не знаю, как сейчас, а раньше так и делалось. Бессрочники брали в побег дурака, которому и сидеть-то осталось полгода. Дурак бежал, не ведая того, что он служит живыми консервами, а из его задницы наделают ромитексов...*” [49, с. 419-421]. Тем, кто привык с недоверием относиться к творчеству этого писателя, предлагаю обратиться к творчеству братьев Вайнер¹²², которые в романе “Эра милосердия” приводят такое откровение на допросе вора в законе: “*Есть такое местечко божье – Лабытнанга, масса градусов северной широты... И там лагерь строжайшего режима для тех, кому в ближайшем будущем ничто не светит. Крайний Север, тайга и тому подобная природа. Побегали оттуда однова мальчишечки – трое удалых. Семьсот вёрст тундрой да тайгой, и ни одного ресторана, и к жилью не ходи – народ там для нашего брата просто-таки ужасный*¹²³. И представьте, начальники, вышли мальчишечки к железке. Двое, конечно.

¹²² Вайнер Аркадий Александрович (1931-2005) – советский и российский писатель, драматург и сценарист. Окончив в 1953 году юридический факультет МГУ, прошёл путь от следователя до начальника следственного отдела. Вайнер Георгий Александрович (1938-2009) – советский писатель, сценарист, редактор и журналист.

¹²³ Причину такой нелюбви местных жителей к беглым описал В.С. Пикуль в романе “Богатство”. На вопрос сотрудника ОГПУ, получившего 4 винтовки: “*Но где же сами бандиты?*” Колымский отшельник показал ему холм свежей земли на опушке под которым лежали все трое. Вот, как он объяснил свой поступок: “*... мне очень надоели эти трое. Сразу же, едва появясь из леса, они съели мою собаку. Но они даже не зарезали пса, разорвали его за лапы. В моих ушах до сих пор стоит крик несчастного животного. Эти трое мерзавцев были покрыты вшами, а я брезглив. Они угрожали мне своими винтовками...*” [49, с. 422]. Любопытно предпоследнее предложение. Насколько же нужно не знать тайгу, чтобы летом идти в одежде, кишашей паразитами? Опытные таёжники знают, чтобы избавиться от этого источника инфекции, нужен все лишь муравейник и дневной отдых. Человек снимает одежду и бельё, со всеми паразитами, которые в них обосновались, и раскладывает на муравейнике. За несколько часов муравьи уничтожат всех “блондинок”. После того, отряхнув одежду от санитаров леса, можно продолжать путешествие. Единственная неприятность во время сеанса “дезинфекции” – приходится отмахиваться о комаров и прочего гнуса. Но это не так легко как кажется. Вы себе даже не представляете, как могут, мягко говоря, портить настроение человеку на Востоке гнус и прочая мошकारа. При всём моём уважении к местным насекомым, если они окажутся рядом со своими дальневосточными коллегами, то

– А третий? – спросил я. – Не дошёл?
Ручечник сокрушённо покачал головой, вздохнул:
– Не довели. За корову его, фраерушку, взяли” [3, с. 258].

Эти признания, как видите, имеют очень мало общего с героями романсов. Остаётся лишь ещё раз порадоваться, что материалы розыскных и следственных дел о побегах не получают широкой огласки. Так как даже их малая часть в состоянии кардинально изменить отношение человека к человеку.

То, что скрывается за словами “тайга и тому подобная природа” раскрывает Д.А. Корецкий¹²⁴. В одном из своих романов он описывает командировку старшего оперуполномоченного майора из Тиходонска¹²⁵ в одну из колоний под Воркутой. По дороге от Воркуты до колонии, представляя себе эти места зимой, южанин спросил: “Снега много намедает?”. И услышал в ответ странную для незнающего местной специфики человека фразу: “Снега? ... Скоро покажу”. Слова удивительные для человека незнакомого с местной спецификой, так как невозможно себе представить, что летом даже где-то в чащобе сохранился снег. Но, съехав с бетонки на бревенчатую лежнёвку, майор сдержал своё обещание. “Сквозь проредевшую стену леса просматривалась обширная вырубка. Бросалась в глаза одна странность: высоченные до полутора метров пни”. Как объяснил воркутинский майор: “Они [заклѳочѳенные] перед тем, как пилить, должны утоптать до земли, чтобы от корня оставить не больше десяти сантиметров. А это работа нелѳгкая и в план не идѳт. Вот и срезают там, где снег заканчивается!” [19, с. 114].

Но и просто о проезжающих по тракту “трахтовых”, как называли их окрестные крестьяне, шла недобрая слава [43, с. 277]. Шалили на тракте изрядно. В 1891 году в 1-м номере газеты “Русская жизнь” появился репортаж, о том, как в голодную пору¹²⁶ добропорядочный крестьянин из села Морошкина убил из-за шести рублей своего четырнадцатилетнего соседа, шедшего с заработков из Екатеринбурга [43]. Варнаки – беглые каторжники, шалили не только на большой дороге, в сибирских сѳлах, но и в городах. С ними неоднократно сталкивалась семья Суриковых в Красноярске и его окрестностях, несколько раз лишь чудом не погибнув [18, с. 11-12]. На тракте действовали и “чарезы” – то есть те, кто срезали с возов тюки с китайским чаем. Г.И. Кублицкий приводит ходившие по Сибири слухи, что “король” ямщиков Кухтерин ранее был отчаянным и удачливым “чарезом” [22, с. 104].

будут нервно курить и очень тихо пищать в сторонке. Это не насекомые, и даже не летающие челюсти, это летающие танки! И самое ... интересное, что летают они облаком, обволакивая всех и вся и, как следствие, кусая окружающих в самых неожиданных для них местах.

¹²⁴ Даниил Аркадьевич Корецкий (р. 1948) – советский и российский учёный-криминолог, писатель и сценарист. С 1972 года следователь районной прокуратуры в Ростове-на-Дону. С 1975 года занимался научной и научно-преподавательской деятельностью. Доктор юридических наук, профессор, полковник милиции в отставке.

¹²⁵ Под этим литературным псевдонимом легко угадывается Ростов-на-Дону.

¹²⁶ Для человека, знающего, что такое тайга словосочетание “голод в таѳжном селе” кажется удивительным. Но в своих произведениях о жизни на Урале, многие из которых создавались, как газетные очерки, Д.Н. Мамин-Сибиряк пугающе часто обращается к теме страшного голода начала 1890-х годов в Зауралье.

Но опасность таила в себе и природа. В начале 1860-х Н.А. Некрасов в поэме “Мороз Красный Нос” одним из первых рассказал просвещённой публике о смерти крестьянина, занимавшегося зимним извозом:

*Когда же работы кончались
И сковывал землю мороз,
С хозяином вы отправлялись
С домашнего корма в извоз.
Немало и тут доставалось –
Возил ты тяжёлую кладь,
В жестокую бурю случалось,
Измучась, дорогу терять.*

...

Да, видно, хозяин дал маху –

*Зима dokonала его!..
Случилось в глубоком сугробе
Полсуток ему простоять,
Потом то в жару, то в ознобе
Три дня за подводой шагать:
Покойник на срок торопился
До места доставить товар.
Доставил, домой возвратился –
Нет голосу, в теле пожар! ...*

[47, с. 142].

И это не было чем-то исключительным. Зимняя дорога таила в себе опасности и не прощала самонадеянности. И чем дальше на восток в малозаселённые места уходила дорога, тем было больше шансов повстречаться с незваной гостьей, разделив судьбу некрасовского Прокла Севастьяновича. С.Т. Аксаков в рассказе “Буря” так описал судьбу даже не одного человека, а небольшого обоза, застигнутого буряном в Оренбургской степи, знакомой читателям по “Капитанской дочке” А.С. Пушкина.

“... Небольшой обоз тянулся по узенькой, как ход крестьянских саней, просёлочной неторной дорожке, или, лучше сказать, – следу будто недавно проложенному по необозримым снежным пустыням. ... Одетые в дублёные полушубки, тулуп и серые суконные зипуны, нахлобученные башкирскими глухими малахаями, весело бежали мужики за своими возами. ... Знакомые с бедою обозы знали роковые приметы, торопились доезжать до деревень или уметов¹²⁷, сворачивали в сторону, в ближнюю деревню, с прямой дороги, если ночлег был далеко, и не решались даже на новый переезд даже немногих вёрст. Но горе неопытным, запоздавшим в таких безлюдных и пустых местах, где нередко, проезжая целые десятки вёрст, не встретишь жилья человеческого! В таком именно положении находился перед сим весёлый обоз, состоявший из осьнадцати подвод и десятерых возчиков. Они ехали с хлебом в Оренбург... Хотя опытный старик приметил грозу заблаговременно, но переезд был длинен, лошади тощи, на кормёжке обоз замешкался, и беда пришла неминуемая... Долго тащился наш обоз с своими двадцатипудовыми возами. Дорогу заносило, лошади беспрестанно оступались. Люди по большей части шли пешком, увязали по колено в снегу; наконец все выбились из сил; многие лошади пристали. Старик ... остановил обоз.

– Други, – сказал он... – ... надо здесь ночевать. Составим возы и распряжённых лошадей вместе, кружком. Оглобли свяжем и поднимем вверх, оболочем их кошмами, сядем под ними, как под шалашом, да и станем дожидаться свету божьего и добрых людей. Авось не все замёрзнем!

¹²⁷ Так называли один или два жилых двора, расположенных на степной дороге для ночёвки или кормёжки обозов.



Рисунок 30. Николай Егорович Сверчков “В метель” 1857.

Совет был странен и страшен; но в нём заключалось единственное средство к спасению. Но к несчастью, в обозе были люди молодые, неопытные. Один из них, у которого лошадь менее других пристала, не захотел послушать старика. ... Буран свирепел час от часу. Бушевал всю ночь и весь следующий день, так что не было никакой езды. Глубокие овраги делались высокими буграми... Наконец стало понемногу затихать волнение снежного океана, которое и тогда ещё продолжается, когда небо уже блестит безоблачной синевою. Прошла ещё ночь. Утих буйный ветер, улеглись снега. Степи представляли вид бурного моря, внезапно оледеневшего... Выкатилось солнце на ясный небосклон; заиграли лучи его на волнистых снегах. Тронулись переживавшие буран обозы и всякие проезжие. По самой этой дороге возвращался обоз порожняком из Оренбурга. Вдруг передний наехал на концы оглобель, торчащих из снега, около которых намело снеговой шиши, похожий на стог сена или на копну хлеба. Мужики стали разглядывать и заметили, что лёгкий пар провевал из снега около оглобель. Они смекнули делом; принялись отрывать чем ни попало и отрыли старика, Петровича и двоих их товарищей: все они находились в сонном, беспмятном состоянии, подобном состоянию сурков, спящих зиму в норах своих. Снег около них обтаял, и у них было тепло в сравнении с воздушной температурой. Их вытащили, положили в сани и воротились в умет, который точно был недалеко. Свежий морозный воздух разбудил их... В умете ... проспавшись настоящим сном, они пришли в чувство и остались живы и здоровы. Шестеро смельчаков, или, лучше сказать, глупцов,

послушавшихся молодого удальца, вероятно, скоро сбились с дороги, по обыкновению принялись её отыскивать, пробуя ногами, не попадётся ли в мягком снегу жёсткая полоса, разбрелись в разные стороны, выбились из сил – и все замёрзли. Весною отыскивали тела несчастных в разнообразных положениях. Один из них сидел, прислонясь к забору того самого умета...” [1, с. 12-17].

На представленной ниже акварели Н.Н. Каразина (**рисунок 31**) изображена более страшная картина – метель замела пешую колону, к которой приближаются волки. Из-под снега выглядывают фрагменты тел уснувших навсегда людей. Но оставшиеся в живых продолжают бороться со смертью, не теряя надежды. Немногочисленная группа ещё живых поддерживает одного человека, пытающегося при помощи красного флага привлечь внимание скачущих в отдалении всадников.



Рисунок 31. Николай Николаевич Каразин “В снегах” 1891 (?).

Сколько было таких случаев? Никто не подсчитает, так как это будни дороги, а в кино лишь турецкие кинематографисты восстановили даже не саму трагедию, а атмосферу вокруг неё в фильме “120”¹²⁸ (2008).

Летом к обычным трудностям дороги добавлялись, как пожары в тайге, так и дым от них. Многие биографы А.П. Чехова считают, что обострением погубившего его туберкулёза писатель был обязан путешествию на Сахалин [63, с. 146]. В подтверждение этой версии Б.М. Шубин в своей книге цитирует отрывок из чеховского письма: “...От неспанья и постоянной возни с багажом, от прыганья и голодовки было кровохарканье, которое портило мне настроение, и без того не важное” [65, с. 124].

¹²⁸ В фильме (режиссёры Ожан Эрен и Мурат Сарачоглу) рассказан трагический для Турции эпизод Первой Мировой войны (1914-1918 гг.), когда 120 школьников, доставивших на позиции боеприпасы, попали в горах в метель, возвращаясь домой. Выжили единицы.

Но есть в начале XX века одна одновременно и трагическая и героическая страница, которая, как и многие другие страницы гражданской войны, ныне забыта на территории Украины. Речь идёт о Великом Сибирском Ледяном Походе. Так в историографии русского Зарубежья назвали отступление остатков армий адмирала А.В. Колчака в Забайкалье после катастрофы Восточного фронта в конце 1919 года. Лишённые просвещёнными европейцами под командованием французского генерала Жанена возможности двигаться по железной дороге¹²⁹, разрозненные части белых под командованием генерала В.О. Каппеля пошли на прорыв через тайгу по просёлочным дорогам. К ним присоединилась и часть беженцев. В советской научной и художественной литературе больше уделялось внимания наступлению РККА и боям красных партизан с отступающими белогвардейцами. Литература Русского Зарубежья обращала внимание на трудности похода и заслуги В.О. Каппеля и его генералов и офицеров, создавших в условиях тяжелейшего похода новую Сибирскую армию из разрозненных, дезориентированных недавним разгромом остатков воинских частей, отдельных солдат и офицеров. События гражданской войны в Сибири находятся вне хронологических и географических рамок данной статьи. Поэтому автор предлагает читателям обратить своё внимание лишь на время, которое каппелевцы находились в пути. **6 января 1920** года первая колонна разрозненных белых частей и обозов просёлочными дорогами двинулась на Иркутск со станции Минино западнее Красноярска. **7 февраля 1920** года Каппелевская армия подошла к Иркутску. Перейдя по льду Байкал, **14 февраля 1920** года они вышли к Мысовску (в Забайкалье) где соединились с семёновцами. Точно пройденное ими расстояние автору не известно (есть данные, что оно было более 2000 км), но расстояние от Красноярска до Иркутска по железной дороге составляло **1004 версты**.

В Забайкалье с боями вышли около 30 тысяч человек, из них в строю на тот момент было не более 5 тысяч. Владимир Оскарович Каппель умер 20 января 1920 года на разъезде Утай от двустороннего крупозного воспаления лёгких, разделив судьбу многих¹³⁰....

¹²⁹ Командование и личный состав Чехословацкого корпуса, охранявшего магистраль, были заняты вывозом в Прагу через Владивосток эшелонов “благоприобретённого” в России имущества и других “мелких сувениров”, среди которых была и часть золотого запаса Российской Империи. Для быстреего возвращения на родину чешское командование объявило своей собственностью все паровозы и другое железнодорожное имущество восточнее станции Тайга, оставив русских беженцев и раненых умирать в вагонах, загнанных в тупики сибирских станций и разъездов, от холода, голода, тифа и прочих сопутствующих гражданской войне факторов. “Благородные союзники”, выдав в Иркутске А.В. Колчака, купили право беспрепятственного проезда до Владивостока со всем имуществом... Похоже, за последние сто лет ничего во взаимоотношениях Русского Мира и коллективного Запада не изменилось и только либералы вместе с “западниками” всех мастей утверждают обратное...

¹³⁰ Примечательно, что каппелевцы не бросили тело своего командующего в тайге. Гроб с телом генерала войска вывезли вначале в Забайкалье, а позже в Харбин. Подобное отношение к своему командиру в годы той войны продемонстрировали, насколько известно автору, лишь дроздовцы в последний момент при отступлении из Ростова-на-Дону в 1919 году вывезшие в Крым прах М.Г. Дроздовского. После оставления Владивостока местом

Долгие годы события Гражданской войны в Сибири и на Дальнем Востоке оставались в тени событий, происходивших на Дону, Кубани, Украине и в Крыму. Эту тенденцию своим творчеством поддержали и художники. Хрестоматийной в СССР была лишь картина С.В. Герасимова “Клятва сибирских партизан” (1933). В то время как работу В.А. Серова “Сибирские партизаны” (рисунок 32) практически забыли. Но именно эта картина хотя бы частично передаёт условия похода армии по сибирской тайге.



Рисунок 32. Владимир Александрович Серов “Сибирские партизаны” 1934.

Представленные ниже (рисунок 33) картины Андрея Ромасюкова не связаны прямо с отступлением к Байкалу, так как Уральская армия во главе с войсковым атаманом В.С Толстовым отступали к Каспийскому морю, чтобы оттуда переправиться на Кавказ на соединение с Вооружёнными Силами Юга России. Но трагедии этих походов созвучны, так как из 15-ти тысячного отряда к форту Александровскому¹³¹ вышли лишь 2 тысячи обмороженных человек. К этому времени остатки армий генерала А.И. Деникина эвакуировались в Крым.

Менее 300 человек отправились 4.04.1920 в Персию. Уральское качество прекратило своё существование. Рассматривая эти картины нельзя не отметить, что при грамотной композиции и интересном замысле эти полотна, дополняющие друг друга, вызывают определённое недоумение. И дело даже не в фуражках, в которых щеголяют юнкера, а в лицах. При многодневном пребывании не просто на морозе, а на морозе в степи, продуваемой всеми ветрами, лица меняют не только своё выражение, но и цвет.

погребения В.О. Капеля стал Харбин. 13.01.2007 года прах генерала был перевезён из Харбина в Москву и погребён на кладбище Донского монастыря рядом с А.И. Деникиным.

¹³¹ Ныне Форт-Шевченко в Казахстане.



Рисунок 33. Андрей Ромасюков “Прощание с Уралом. 1919”. 2014 (вверху) “Знаменный обоз Уральского казачьего войска. Рыбачий посёлок Прорва, на пути к форту Александровскому. 1919”. 2014 (внизу).

А здесь зритель видит своего рода комбинированную съёмку. Те, кто изображены на переднем плане – свежие и яркие, как актёры перед началом съёмки. Остальным же досталась серо-белая гамма безнадёжности и смерти.

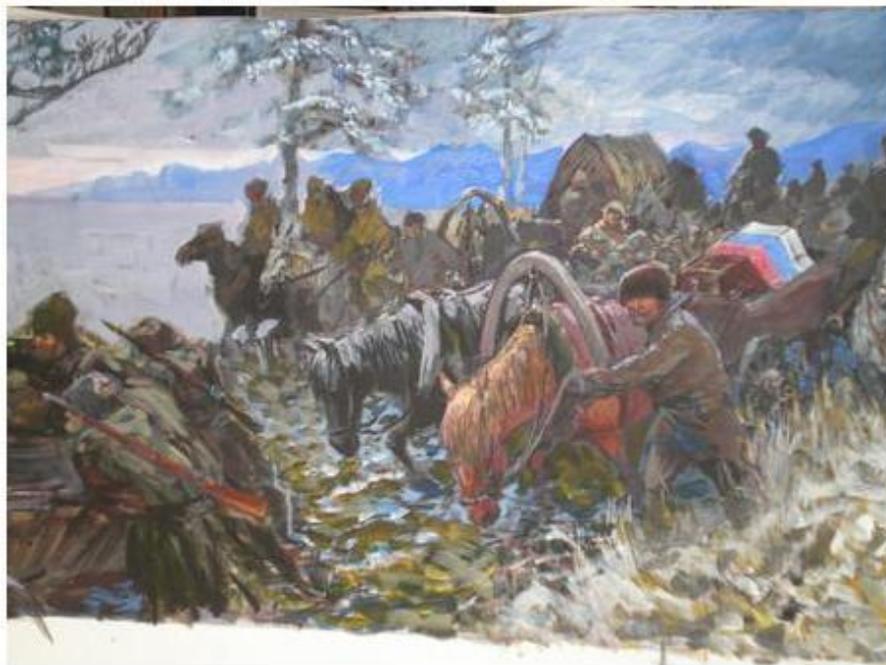


Рисунок 34. Сергей Эдуардович Чуданов “Великий Сибирский Ледяной поход”. 2014 (вверху). Карл Ефимович Шалунов “Последний поход генерала Каппеля”. 2011 (внизу).

Картины, представленные на рисунке 34, знакомят зрителя не с Великим Сибирским походом, а с судьбой В.О. Каппеля. С.Э. Чуданов изобразил генерала верхом на белом коне во главе колонны, идущей под развёрнутым знаменем. Но внимательный зритель заметит, что Владимира Оскаровича поддерживают четыре человека. Это не случайно. Генерал умирает, но, умирая,

он продолжает вести своих подчинённых, поверивших ему, к Байкалу, за которым спасение. К.Е. Шалунов изобразил каппелевцев, вывозящих по весенней распутице гроб, накрытый государственным флагом, с телом своего командующего, чтобы спасти его от поругания. Это им удалось, генерал был похоронен в Харбине.

В рамках рассматриваемой темы обратимся лишь образам, созданным в литературе и тому, как они соотносились с фактами. Командование Восточного фронта и большинство высшего состава РККА не успели написать мемуары, так как не пережили 1930-е и последующие годы¹³². Большинству рядовых красноармейцев и партизан было не до записей своих воспоминаний, так как первые пятилетки, внутренние процессы в стране и Великая Отечественная отняли много сил. Большинство работ и интервью, которые были написаны и опубликованы в 1920-е и последующие годы, являются библиографической редкостью западнее Урала¹³³, как и научные работы, и художественные произведения, издаваемые в наши дни. А литература русского зарубежья была доступна на территории Украины в ограниченном количестве, лишь с 1990-х до 2015 года, когда на границах были созданы административные барьеры, в том числе для перемещения книг.

Но ещё в Нагорной проповеди было сказано: *“Ищите и обряцете”*¹³⁴, поэтому те, кто хотел найти информацию, могли это сделать. Благодаря публикации в “Роман - Газете” и последующим переизданиям солидными тиражами читатели смогли познакомиться с романом С.В. Сартакова “Философский камень”. В книге отсутствует термин “Великий Сибирский Ледяной Поход”, но была описана его трагедия. Писатель воссоздал трагедии и отступавших белых и сопровождавших их беженцев, и мирных жителей, не участвовавших в гражданской войне, но попавших под её каток, и поведение европейских союзников адмирала А.В. Колчака. Всё это было реализовано, используя образ дороги. Вот лишь несколько цитат из романа, проникнутых

¹³² Чтобы не быть голословным процитирую беседу Ю.С. Семёнова (1931-1993) – автора многих экранизированных романов с генералом армии С.М. Штеменко (1907-1976) – консультанта на съёмках х.ф. “Пароль не нужен” в 1967 году о маршале Советского Союза В.К. Блюхере (1889-1938). *“Я сказал тогда, что все архивы уничтожены; пояснил, что находил огрызки документов, просматривая отчёты ветеринарной службы дальневосточной армии, – там чудом сохранились резолюции Блюхера, в которых удивительно прочитывался человек, его моральный стержень, мягкость, непримиримость. Штеменко усмешливо покачал головой:*

– Мы свои архивы не трогали, через три дня вам их покажут.

Однако, когда мы увидались через три дня, он заметил:

– Да, к сожалению, Вы правы.... Архивов нет, всё уничтожено, надо собирать по памяти” [60, с. 143-144]. Подтверждением невозможности восстановления исторических документов стало содержание сборника Блюхер В.К. Статьи и речи. М.: Воениздат, 1963. 232 с.

¹³³ Единственной библиотекой, где можно было найти хоть какую-нибудь литературу по этой теме в Днепропетровской области, была библиотека Днепропетровского Дома Офицеров. Но и она прекратила своё существование вместе с ДДО в начале XXI века.

¹³⁴ Евангелие от Матфея 7 глава, 7-й стих.

словами Нагорной проповеди: *“Но да будет слово ваше: “да, да”, “нет, нет”; а что сверх этого, то от лукавого”*¹³⁵.

“... В маленький охотничий посёлок Кирей, который, словно на глухом, затерянном острове, стоял в тайге между Московским и Братско-Острожским трактом, доходила и раньше молва: наши, красные, наступают, а белые, враги, бегут. Партизанские отряды из крестьян, мужиков повсюду бьют их и с боков и с тыла. Но это происходило где-то там, далеко, у железной дороги. Называли какие-то города – Мариинск, Красноярск, Канск, в которых никто из соседей-таёжников никогда не бывал. Потом пошли разговоры уже о Тайшете, Алземае – знакомых местах. А сюда, на берега бурливой речки Уды, под заслоны вековечных, торжественно и тихо стоящих сосен, где даже удар топора был слышен, казалось, за несколько вёрст, – сюда ни разу пока не заглядывали ни партизаны, ни красные, ни белые. И что такое красные, белые и партизаны, никто здесь толком не знал. Знали одно – снова идёт война. Это утро в розовом разливе зари началось, как и все другие. ... И вдруг со стороны реки донёсся постепенно нарастающий переклик многих десятков людских голосов, пронзительный скрип санных полозьев. А потом ... открытая поляна возле дома сразу наполнилась всадниками в мохнатых папахах, в дублёных полушубках, туго перетянутых портупьями. Они были вооружены кривыми шашками и короткими, посеревшими от мороза карабинами. Ещё минута – всадники спешили, растеклись по домам, а поляну забили, загромоздили подводы. ...

– Капитан Рециков, вы понимаете, нас предали, обманули! – выкрикивал гибкий, тонкий, горбоносый офицер с золотыми погонами на плечах ... – Как вы могли поверить? Сперва свернуть на этот проклятый Братск-Острожский тракт, где рядом не протиснуться и двум подводам, а теперь податься ещё и сюда! Откуда, какие здесь сменные кони? Четыре двора! Нашлась всего одна лошадёнка. ... Твёрдой дороге совсем конец. Вы понимаете? Это гибель!

– Вернёмся назад на Московский тракт, – глухо с усилием отозвался тот, кого горбоносый назвал капитаном Рециковым. ...

– Назад? – опять закричал горбоносый. – На Московский тракт? Сорок вёрст против движения армии? Вы с ума сошли! Нас просто раздавят, затопчут, сомнут!” [59, с. 9-10].

История вышедшей в посёлок Кирей группы отступающих белогвардейцев была обычной для того времени. Омский адвокат Андрей Рециков в годы войны стал военным юристом. При отступлении из Омска по протекции своего знакомого французского генерала Жанена, о котором современники говорили, что он “генерал без чести”, получил чин капитана по строевой службе, чтобы “в пути прав у него было больше и чтобы солдаты лучше слушались и берегли его”. От Омска до Новониколаевска (с 1925 Новосибирск) семья уже капитана (жена и двое детей) ехала в вагоне первого класса, до Мариинска – в теплушке с солдатами (где и заразилась тифом), после в санях, так как “чехи высадили, сказали: “Хотите – так спасайтесь на

¹³⁵ Евангелие от Матфея 5 глава, 37-й стих.

лошадях”. Да ещё посмеялись...”. Получив под командование отряд солдат и конную группу карателей поручика Куцеволова, отбившуюся от своей части, капитан Решиков продолжил движение на восток в составе войск генерала В.О. Каппеля [59, с. 13]. В посёлке Кирей (с чего и начинается роман) капитан попросил подростка Тимофея Бурмакина вывести их тайгой на Московский тракт, чтобы спасти и семью и своих солдат. И тот, зная охотничью тропу, которая через двадцать пять вёрст выводила к селу Худоеланскому на Московском тракте, согласился. Тайга зимой красива, но, чтобы идти гужевым обозом по снежной целине, нужны силы не только людям, но и лошадям. Вот как описал писатель их движение через тайгу зимой: “Куда деваться вот этим, которым без саней ни шагу? Пулемёты, груды винтовок, ящики с патронами, какие-то мешки, узлы, ободранные коровьи и бараньи туши. Двадцать две подводы, запряжённые лошадьми, идущими издалека, неведомо откуда, без хозяев, без доброго глаза, без сытного корма. ... Ночь застала их на подходах к Московскому тракту. Уже слышался далёкий, мертвящий душу, словно волчий вой, гул многотысячной людской лавины, катящейся всё к востоку и к востоку. Но кони, хотя солдаты теперь и рубили их плетьюми сплеча, делали за раз всего лишь по несколько шагов и останавливались, тяжело нося запавшими, костлявыми боками. Ну, вырвутся они даже на тракт. А что им даст тракт, когда кони замучены до смерти?” [59, с. 12, 15]. К тому же и тиф делал своё дело. Во время приступа капитан застрелил свою больную жену и тяжело ранил десятилетнюю дочь, чудом не убил сына (которого один из солдат воткнул в военный эшелон чехов), а уже в Забайкалье на границе с Маньчжурией, придя в себя, застрелился [59, с. 19-20, 280]. Но это была не единственная трагедия. В селе Худоеланском, как пишет писатель, Настасья Петровна Флегонтова рассказывала об отступлении белых: “Кабы просто обидели только! Под нозоть забрали всё. Корову, телушку. И курей всех порезали. Из анбара даже муку пашаничную до пылинки повыгребли¹³⁶. А мужика моего на двух конях с собой угнали и по ся поры нету. Может, убили” [59, с. 46]. Флегонтов так и не вернулся домой. И это только одна семья. Но жителям села Худоеланское повезло в сравнении с жителями посёлка Кирей. Отделившиеся от группы капитана Решикова конные поручика Куцеволова, не поверившего проводнику, повернули назад. Подойдя к посёлку одновременно с его жителями, возвращавшихся с промысла, каратели приняли их за партизан, и, не подпустив к домам, положили винтовочным огнём, а потом прошли по домам, стреляя и рубя уже всех подряд [59, с. 35]. А сколько было таких посёлков, сёл, заимок от Красноярска до Маньчжурии? И в каждом своя трагедия. Вернувшийся в

¹³⁶ А вот какие данные опубликовал И.И. Серебrenиков: “Довольствоваться отступающим приходилось за счёт местных средств, так как лишь немногим воинским частям удалось получить и увезти продовольственные запасы из складов города Омска. Обильная и плодородная Барабинская степь, с громадным крестьянским населением, не всегда могла прокормить сотни тысяч людей и лошадей. Арьергардным строевым частям приходилось особенно туго: часто в деревнях было уже всё съедено, вплоть до соломенных крыш, пошедших на корм лошадям” [61, с. 53]. Факты те же, но акцент сделан на армию, а вот судьба оставленных без продовольствия и лошадей обывателей оставлена в тени.

посёлок Тимофей Бурмакин, похоронил мать и соседей и пошёл в Шиверск по разбитому Братск-Острожному тракту, *“Навстречу ему попадались лишь отдельные подводы с беженцами – главная сила уже прохлынула к востоку.*

Замученные кони едва переставляли ноги. А солдаты, заросшие до глаз бородой, били, хлестали их кнутами и в тревоге беспрестанно оглядывались – Красная Армия, должно быть двигалась за ними по пятам. И действительно, уже в деревне Рубахиной, самой ближней к Шиверску, мимо Тимофея проскакало несколько верховых на свежих, чётко секущих копытами снег лошадах. Шапки конников наискось были украшены алыми лентами” [59, с. 35].

А в это время, в жарко натопленных вагонах, приятно проводя время, во Владивосток ехали чехословацкие legionеры. *“Чешское командование теперь обязалось, проводя свои войска через Сибирь и Дальний Восток, не помогать отступающим армиям белых. Пусть русские выпутываются из этого дела сами, каждый как хочет”* [59, с. 25]. Тех русских солдат и офицеров, кто во время остановок пытался проникнуть в эшелоны вчерашних “союзников”, последние отгоняли винтовочным и пулемётным огнём¹³⁷ [59, с. 25].

Вот такую картину воссоздал советский писатель, и она совпадает с материалами, опубликованными очевидцами, писателями и историками русского зарубежья. Из доступных автору книг в первую очередь хотелось бы отметить исследования и воспоминания И.И. Серебренникова¹³⁸, который хоть и не отступал по Московскому тракту с армией¹³⁹, но, находясь в эмиграции в Китае, собрал многочисленные свидетельства непосредственных участников тех событий – белых и красных, которые легли в основу его книги “Великий отход. Рассеяние по Азии белых русских армий 1919-1923”¹⁴⁰ [61, с. 47-251].

Приведу лишь одну цитату из этой работы. *“Тяжело достался остаткам 3-й армии адмирала Колчака проход через так называемую Щегловскую тайгу. Этой армии предстояло пройти по лесной просеке в дикой тайге, без населённых пунктов, почти 120 вёрст. Вся просека на десятки вёрст была*

¹³⁷ Не лучше себя вели и польские legionеры, вначале создавшие пробку на Транссибирской магистрали на станциях Новониколаевск и Тайга, в которой погибли раненые и больные, находившиеся в санитарных поездах, а потом оружием отгонявшие от своих вагонов, всех пытавшихся найти в них спасение [61, с. 52, 54-55]. Хороший урок для тех, кто безоговорочно верит обещаниям и гарантиям “западных партнёров”. Жаль, что глава Ливии полковник М. Каддафи и президент Египта Х. Мубарак не интересовались этими историческими фактами. Об иных страницах новейшей истории можно ничего не говорить, так как согласно восточной поговорке *“имеющий глаза да увидит, имеющий уши да услышит”*.

¹³⁸ Иван Иннокентьевич Серебренников (1882-1953) – публицист, писатель общественный деятель и министр транспорта в правительстве А.В. Колчака.

¹³⁹ Вместе с женой смог покинуть станцию Иннокентьевскую в военном эшелоне чешских legionеров [59, с. 493]. Случаи, когда чехи брали в свои вагоны русских, известны, но на общем фоне они носили скорее единичный характер, так как решение брать или не брать человека в поезд принимал его комендант. Решение зависело либо от личных отношений с просителем, либо от иных, возможно, и экономических мотивов и стимулов.

¹⁴⁰ Все факты в книге подтверждаются ссылками на источники. Хотя за последние 97 лет требования к оформлению библиографических ссылок несколько изменились.

запужена сплошным морем повозок и саней, растянувшихся по дороге в три ряда. Немыслимо было ускорить продвижение обозов или как-нибудь обогнать их. Красные же угрожали обходным движением отрезать эти обозы.

Чтобы спасти армию, приказано было сбросить все орудия, кинуть повозки в сторону и сесть, кому можно, на лошадей верхами. В первый день было сброшено с пути более 6000 повозок. Движение было ускорено, но всё же было ещё очень медленным.

На следующий день отчаявшиеся возницы сами стали проявлять инициативу – рубить постромки и садиться верхом на лошадей, оставляя на произвол судьбы больных женщин и детей, которых они везли. Стоны, вопли, плач и рыдания покидаемых не останавливали всадников, проезжавших мимо на изнурённых лошадях, – собственные страдания притупили в них чувство жалости к другим. Не было сил, свидетельствует очевидец, слышать и видеть весь творившийся ужас, но не было и никакой возможности помочь несчастным покинутым...*

Один из красных командиров, участвовавших в нападении на белых, при проходе через Щегловскую тайгу сообщил в своих воспоминаниях, что в этой операции было брошено белыми около 10 000 подвод со значительным военным имуществом.

“Наши две сапёрные роты, – рассказывал он, – работали целые сутки только над тем, чтобы повозки среднего ряда из обоза разбросать по разным сторонам и дать возможность продвинуться нашим частям. Когда мы ехали среди этого кладбища, впечатление было жуткое. Ехать пришлось буквально по трупам сотен издохших лошадей и даже замёрзших людей, полузасыпанных выпавших в этот день снегом...” **¹⁴¹” [61, с. 56].

Сколько человек навсегда осталось в Сибирской тайге и в ледяных вагонах без паровозов и продовольствия на железнодорожных разъездах, брошенные просвещёнными европейскими союзниками¹⁴², знает только Господь. Строки из стихотворения Н.А. Некрасова “Железная дорога” в полной мере служат эпитафией этим жертвам кровавого лихолетья:

**“Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты.
А по бокам-то всё косточки русские...
Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?”**

¹⁴¹ * Худяков Н. Из пережитого // Слово. Шанхай. 1929. № 168. 16 июня.

^{**} Борьба за Урал и Сибирь: Воспоминания и статьи участников борьбы с учредительской и колчаковской контрреволюцией / Под ред. И.Н. Смирнова, И.П. Флеровского и Я.Я. Грунта. М.; Л., 1926.

¹⁴² Которые до сих пор громко декларируют свои особые ценности, и переламывают весь мир через колено под себя.

СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ МАКСИМОВ И ЕГО ВЗГЛЯД НА МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ В 1860 ГОДУ.

Литвиновой Татьяне Николаевне посвящается.

Итак, на календаре 27.07.2017 года работа написана и, казалось бы, можно переходить к выводам и обращаться к рецензентам. Но опыт общения с коллегами подсказывал – нужна ещё минимум одна глава, которая должна стать своего рода “лакмусовой бумагой”, которая или подтвердит или опровергнет всё вышесказанное. Но какой она должна быть? Ещё в 2016 году автор поделился с читателями следующим наблюдением: *“Время вносит не только объективные поправки в изучение прошлого (в виде вновь открывшихся источников информации), но и субъективные искажения в угоду политической конъюнктуры. На территории Украины последние не только превалируют над первыми, но и активно пропагандируются. Джин (сомнения, недоверия и отрицания всего позитивного, сделанного в Советском Союзе и Российской Империи), созданный сторонниками различных теорий в период горбачёвских “перестройки” и “гласности”, на территории Украины окреп за четверть века независимости, и сейчас принял характер крайней русофобии. Как результат, всё подвергается ревизии и требует, в лучшем случае, аргументированного доказательства со ссылкой на первоисточник. С другой стороны, это положение вещей усиливает квалификацию добросовестных исследователей”*. Это наблюдение автора, было изъято из текста статьи, посвящённой отражению в литературе особенностей развития торговли на русском Дальнем Востоке [35] с мотивировкой, что это “агитация и пропаганда”.

Решение нашлось. В главе необходимо ещё раз ответить на все ранее рассмотренные “бытовые вопросы”, опираясь на наблюдения одного человека, к которому автором “выдвигались определённые требования”. Человек не просто должен был проехать по всему маршруту и оставить достаточно подробный “отчёт” о своих дорожных впечатлениях, но и иметь авторитет в научном мире, который не вызывал бы сомнений у серьёзных исследователей. Таким учёным оказался Сергей Васильевич Максимов (1831-1901). Автор этих строк познакомился с его наблюдениями и выводами ещё во время работы над кандидатской диссертацией [24] и в последствии неоднократно его цитировал.

Прежде чем приступить к изложению данных о состоянии Сибирского тракта в 1860 году, читателям следует напомнить кто такой Сергей Васильевич Максимов. Если Вы обратитесь к третьему изданию Большой Советской Энциклопедии, то Вам не удастся найти статьи об этом человеке. Большая энциклопедия Кирилла и Мефодия лишь сообщит Вам, что *“Максимов Сергей Васильевич (1831-1901), русский писатель, этнограф, почетный академик Петербургской АН (1900). Книги «Лесная глушь» (т. 1-2, 1871), «Сибирь и*

каторга» (т. 1-3, 1871), «Бродячая Русь Христа ради» (1877), «Крылатые слова» (1890)”¹⁴³.

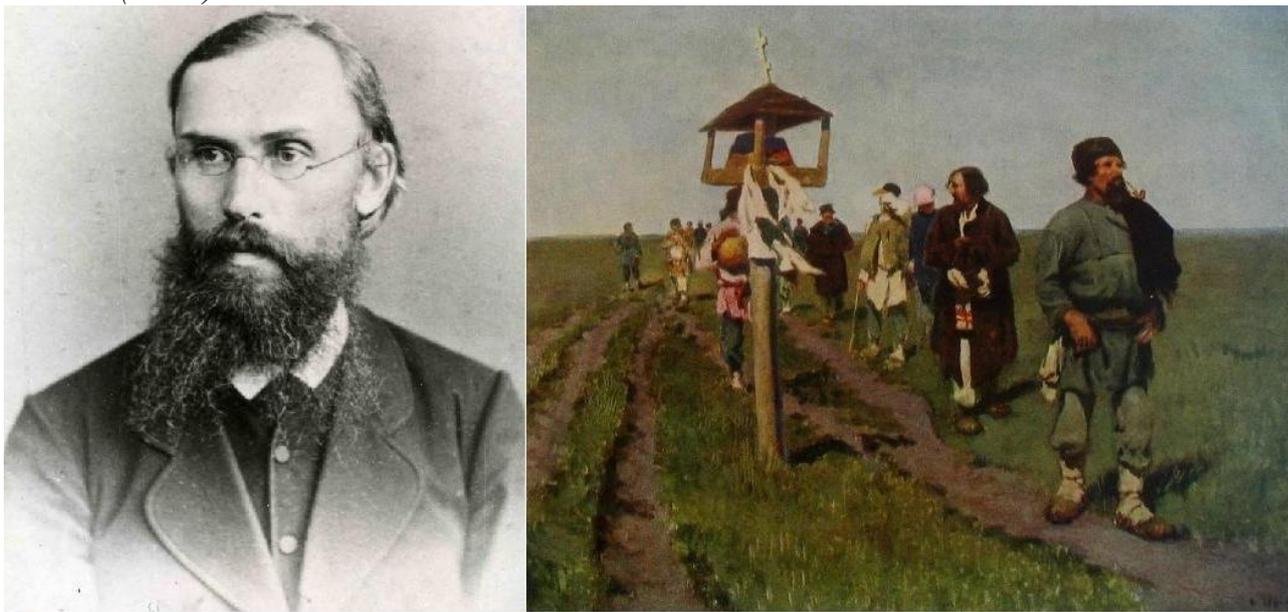


Рисунок 35. Сергей Васильевич Максимов (1831-1901). Сергей Васильевич Иванов “Переселенцы. Ходоки” 1886. (вверху); Николай Андреевич Кошелев “Офеня-коробейник” 1865. (внизу)

¹⁴³ Большая энциклопедия Кирилла и Мефодия 2006. [Электронный ресурс]. CD версия.

Как видите, на первый взгляд ничего не обычного. Но ранее автор уже делился с читателями афоризмом доцента И.К. Сухотёплого: “**Всё разумное написано в книгах ... в старых книгах**”. Поэтому и обратился к Энциклопедическому словарю Брокгауза и Ефрона.

В этой книге, несмотря на её почтенный возраст, можно найти не мало любопытной и полезной информации. Статья, посвящённая С.В. Максимову, определяет его деятельность двумя словами: “этнограф-беллетрист”. По словам автора статьи вначале С.В. Максимов совершил в 1855 году “литературно-этнографическую экскурсию – пешеходное странствование по Владимирской губ.”, а после “Морское ведомство поручило М. отправиться на Дальний Восток для исследования только что приобретенной Амурской обл. Путешествие это было предметом нового ряда статей в “Морском сборнике” и “Отеч. записках”, вошедших в книгу: “На Восток, поездка на Амур в 1860-61 гг. Дорожные заметки и воспоминания”. (СПб., 1864; 2 изд., 1871). На возвратном пути в Россию М. было поручено обозрение сибирских тюрем и быта ссыльных, но это исследование к опубликованию не было разрешено, а было издано морским ведомством “секретно”, под заглавием “Тюрьмы и ссыльные”. Позже в “Вестнике Европы” и “Отеч. записках” появились отдельные статьи М. по этому предмету, а затем и книга “Сибирь и каторга” (СПб., 1871)” [66].

То есть, из приведённой выше цитаты можно сделать вывод, что Сергей Васильевич Максимов не был кабинетным учёным. Выполняя различные поручения определённых министерств и ведомств России, он изучал отнюдь не фольклор и национальные костюмы, способствуя развитию различных регионов империи. Но это то, что другие писали о Сергее Васильевиче. Обращение к тексту первого издания его книги позволяет не только познакомиться с открытыми для широкой публики результатами его работ, ещё не отягощёнными комментариями авторитетных кабинетных мужей, но и попытаться понять, в чём была суть его научной деятельности. Остановлюсь на упомянутой “литературно-этнографической экскурсии – пешеходном странствовании по Владимирской губернии”.

Анализируемая книга С.В. Максимова начинается с воспоминаний об этой поездке. Кто был заказчиком исследования, он не упоминает, но говорит, что интересовали его тогда офени, их язык, обычаи, характер взаимоотношений внутри и за пределами их сообщества. Работая над этим разделом летом 2017 года, автор задал себе вопрос: “Интересно, помнит ли кто-нибудь в 2017 году в Днепропетровской области и за её пределами кто такие “офени””? По крайней мере, с 1993 по 1998 в лекциях различных курсов этнографии на историческом факультете Днепропетровского ордена Трудового Красного Знамени государственного университета имени 300-летия воссоединения Украины с Россией о них не упоминали. Беседуя не только со студентами старших курсов различных специальностей, но и с их преподавателями Университета таможенного дела и финансов, автор убедился, что офени забыты. А ведь судя по работе Сергея Васильевича Максимова это было весьма разветвлённое сообщество, известное в различных губерниях России. В России их называли –

офени, ходебщики, коробейники, в Малороссии – варяги, в Белоруссии – маяки, на севере Великой России – торгованы, в Сибири – суздалами¹⁴⁴, на Кавказе – вязниковцами¹⁴⁵. А сами себя они называли мазыками (в единственном числе мазыка) [41, с. 2, 10]. Это было не этническое, но разветвлённое сообщество профессиональных торговцев, закрытое для непосвящённых, пользовавшееся своим языком, который, по-видимому, трансформировался в наши дни в “феню”, о которой многие, как минимум, слышали. То, как описывает Сергей Васильевич свою “экскурсию” частично напоминает действия одиночки фланера¹⁴⁶, работающего без прикрытия и оперативного сопровождения. Частично потому что, не упоминая о дворянском происхождении, ему удалось осуществить внедрение в среду мазык, составить словарь их языка (терминов). Более того, двадцатичетырёхлетний учёный работал в деревнях и сёлах Владимирской губернии вместе с офенями, как офеня. Сильный характер, умение общаться с агрессивной толпой и в какой-то мере поддержка деревенского священника позволили ему, несмотря на возникшие подозрения, благополучно выйти из операции [41, с. 8-33]. Вот такая “литературно-этнографическая экскурсия”.

Не могу не отметить, что в XIX веке офени становились даже героями не только специальных работ, но и стихов Николая Алексеевича Некрасова. Герои ушедших в народ “Коробейников”¹⁴⁷ Иван и Тихоныч по словам поэта не просто работали в паре, грамотно “распределяя” село, рекламируя товары и создавая у его жительниц ажиотаж перед грошовыми обновками. Мастера слова и жеста без насилия и угроз заставили бедное село выложить последние гроши:

*“Долго, долго всё селение
Волновалось в этот день.
Где гроши какие медные*

*Были спрятаны в мотках,
Всё достали бабы бедные,
Ходят в новеньких платках”*¹⁴⁸.

Поэт описал и товар в коробах этих не самых богатых торговцев: ситец, миткаль, кумач, плис, мыло пахучее, румяна, перстни с самоцветными камнями, ленты, пояса, платки, деревенские амулеты – любчики и многое другое.

“Дядюшка Яков” Н.А. Некрасова принадлежал к более состоятельным торговцам, развозя товары в одноконной повозке. При этом он не только продавал за наличные, но и менял свои товары на льняные и полотняные ткани,

¹⁴⁴ Вероятно, название произошло от города Суздаль и Суздальского уезда Владимирской губернии, хотя именно в Суздальском уезде они и не работали [41, с. 2].

¹⁴⁵ Вероятно, название произошло от Вязниковского уезда Владимирской губернии.

¹⁴⁶ Фланер – агент, который собирает сведения, перемещаясь из одного пункта в другой, нигде подолгу не задерживаясь, чтобы не привлекать к себе внимания.

¹⁴⁷ На самом деле написанные в 1861 году “Коробейники” Н.А. Некрасова состоят из шести частей. Народной песней стала лишь половина первой части “Ой, полна, полна коробушка”. Николай Алексеевич рассказал и показал читателю не только жизнь в центральных губерниях России в годы Крымской войны, манеру работы с людьми офеней, но и историю двух бродячих торговцев, убитых по дороге домой лесником из-за двух тысяч рублей.

¹⁴⁸ Некрасов Н.А. Стихотворения и поэмы. М.: Худ. литература, 1980.С. 104.

не забывая и пряжу¹⁴⁹. То есть, совершал бартерные¹⁵⁰ сделки. Его “клиенты” и дети и молодёжь и старики. К каждому покупателю торговец подходит с так называемым индивидуальным подходом, подбирая нужные слова, изредка делая красивые жесты, даря при всех Феклуше-сиротке букварь.

Последнее публичное упоминание об офенях произошло в художественном фильме “Белинский”¹⁵¹ (1951). Фильм начинается с прихода офени во взбунтовавшееся село. В этом фильме интересен не внешний вид бродячего торговца и не те товары, которые он нёс на продажу и обмен, а то, что и в титрах и кадре он называет себя “офеня”. К сожалению, других примеров я не могу привести.

А теперь, позвольте перейти к ответам на вопросы об условиях поездки по Московско-Сибирскому тракту от Москвы до Иркутска в 1860 г.

О способах передвижения. Если в первой четверти XIX века перед путешественником стоял лишь выбор: ехать ему на своих, почтовых или вольных лошадях, то в 1860 году часть пути можно было преодолеть при помощи машин. От Питера до Москвы с 1851 года можно было добраться по Николаевской железной дороге, а от Нижнего Новгорода до Казани – на пароходе, естественно, во время навигации. На дороге тоже случились перемены, и в тёплое время года пассажиры могли путешествовать не только в кибитке, в которой с трудом размещались три пассажира, но и в тарантасе, в котором с комфортом размещались минимум 3 пассажира с багажом [41, с. 3]. Кроме того, конкуренцию казённой почте активно осуществляла вольная почта. Причём каждая “фирма” имела своих популяризаторов в обществе. С.В. Максимов в форме диалога приводит доводы “за” и “против” обоих вариантов.

– Согласитесь¹⁵², что может быть лучше и удобней вольной почты! ... Вы приносите свой билет, выданный вам на проезд, платите деньги вперёд, получаете квитанцию в получении денег и билет из конторы. С билетом этим не терпите остановок, лошади для вас всегда готовы; экипажи удобные: вы уже не получаете тех мучительных форменных телег, которыми до сих ещё пор щеголяют обыкновенные почтовые тракты. ... Вас целую дорогу не беспокоят. Вам нет нужды расплачиваться на каждой станции.

– Но я могу иметь мелкие деньги готовыми, иметь товарища, спутника, помощника, прислугу. Он платит ночью и спит днём или наоборот.

– Вам не нужно подорожной...

– Но я её и не боюсь; я плачу за неё только по копейке на версту: полкопейки моих лишних остаётся ещё за вольною почтой.

– За эти полкопейки вы избавлены от труда засиживаться в ожидании лошадей на станции.

¹⁴⁹ Некрасов Н.А. Дядюшка Яков. // Некрасов Н.А. Стихи для детей. К.: Веселка, 1978. С. 5.

¹⁵⁰ В переводе с английского языка barter – товарообмен.

¹⁵¹ Снят на киностудии “Ленфильм” режиссёром Г. Козинцевым. Авторы сценария Ю. Герман, Е. Серебровская, Г. Козинцев, операторы А. Москвин, С. Иванов, М. Магидсон.

¹⁵² Да простят меня читатели, но, цитируя Сергея Васильевича Максимова, автор использует современную орфографию, сохранив пунктуацию С.В. Максимова.

– И дольше 6 часов не прожду: и это самое большое. Да я, сделавши по России несколько десятков тысяч вёрст, мало верю в эти сидения на станциях. Тут или стачка смотрителя и почтсодержателя с ящиками или простое желание взять на водку лишнее: лошади в хомутах и в конюшне, хотя они по книге и в разгоне. Да и бешеная скорость езды приятна и выгодна может быть иркутскому курьеру, нужна московскому купцу, спешающему в Ирбит или в Тюмень, а долговременное сидение на станции неприятно может быть только нервному и раздражительному человеку, но таких людей почасту и самая скорая езда не удовлетворяет.

– Говорят, что вольные почты будут по всей России...

– Сожалею ... и спрашиваем; куда же денутся тысячи извозчиков, вольных ящиков?

– Они тоже будут возить, потому что конторы вольных почт их же самих и нанимают...

– Но не всех желающих, а вероятно только тех, кого захотят.

– Не знаю.

– Я знаю даже больше: – вольные ящики, нанятые для вольной почты, жаловались мне на дальность очереди, которая до них доходит иногда раз в три недели; на ничтожность заработной платы, и проч. Вольная почта хороша во время ярмарок, когда творится и бойкий, и сильный разгон, и чем-то недостигающим цели, почти лишним является она в $\frac{7}{8}$ времени года и на том тракте каков сибирский, по которому сравнительно очень малый проезд. ... Не вижу в этом учреждении особых достоинств, уже потому, что это – монополия. Из того города, где контора: возьмём хоть Казань, ни один заехавший сюда ящик ни на какой тракт, даже просёлочный не может взять седока: иначе заплатит огромный штраф. Вольная почта взяла в исключительную привилегию возить на все окрестные станции – будут ли они на почтовом тракте, будут ли на глухом, просёлочном. Для обратного ящика это, пожалуй, и не особая потеря, но для меня скверно: я не знаю где остановиться; я завезён в незнакомое место, как человек, которому несомненно надо ехать вперёд и с которого стало быть любой ящик имеет право требовать и взять сколько ему угодно, без таксы, без совести¹⁵³. Поезжай я с ящиком обратным и прямо с места, он привезёт меня в знакомую ему деревню, к своему дружку. Этот непременно возьмёт с меня дешевле, чем тот, который привёз меня из города, но и этот всегда согласится и скоро согласится на половинную цену за провоз против назначенной от вольной почты” [41, с. 101-104].

Российское купечество передвигалось по стране в это время не только на почтовых, но и на “коровинских” и других частных тарантасах [40, с. 64]. Как на первый взгляд покажется не странно, но путешникам нередко приходилось идти пешком не только осенью в бездорожье, но и в летнюю жару, когда в телеге не усидишь, а пешая прогулка позволяла забыть о зное [41, с. 9].

¹⁵³ Примеры подтверждающее это правило приведены в разделе “О стоимости путешествия”.

О состоянии дороги. Уж сколько ни говори о качестве дорог, а всегда узнаешь что-то новое, почерпнув новые образы. *“Говорят, приятно и здорово путешествовать. Может быть! – скажу я взявшим билет на почтовый пароход, чтобы ехать в Штеттин¹⁵⁴ и в Европу, и никак не скажу этого тем из моих знакомых, которые заручившись билетом на московской железной дороге, чтобы ехать в Москву и в Россию. При одном слове: “путешествие по России” в воображении должны восставать десятки ужасов, начиная с шоссейной пыли летом и глубоких ухабов зимой, до станционных смотрителей и почтовых форменных экипажей, включительно, во всякое время года”* [41, с. 62]. Оставим в стороне эмоциональность и обратим внимание, на появившийся термин “**шоссе**”. Нельзя не вспомнить слова А.С. Пушкина, мечтавшего о шоссе в России [54, с. 99]. Следовательно, мечта поэта хоть и медленно, но осуществлялась. В 1855 и 1860 годах С.В. Максимов отправлялся из Москвы от Рогожской заставы на Восток по Нижегородскому шоссе. Но что такое шоссе в XIX веке? Инженер А.С. Таненбаум в статье “Шоссе” для Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона объяснил читателям, что *“шоссейная дорога – отличается от грунтовой дороги тем, что полотно ее укреплено щебеночной корой. Главный материал для устройства ... щебень. ... Ширина щебеночной одежды в Ш. современной постройки 2¹/₂ - 3 сажени, при ширине обочин в 1¹/₂ сажени. Полотну придается выпуклость с подъемом середины около ¹/₅₀ ширины; уклоны продольные в холмистой местности не больше ¹/₃₀, в горной – не свыше ¹/₂₀, хотя местами встречаются и более крутые подъемы. В местностях, подверженных наводнениям, полотно должно возвышаться над водой и иметь водопропускные отверстия (мосты и трубы) в достаточном числе для предупреждения подмыва дороги. Канавы – по обеим сторонам полотна, шириной по дну 30–60 см, с откосами в 1:1 или 1:1¹/₂. Для спуска воды с Ш. поперек обочин располагаются в шахматном порядке, приблизительно через 15 сажений, канавки и воронки глубиной до песчаного слоя. Толщина шоссейного слоя делается, в зависимости от степени езды, – от 5 до 7 дюймов. ... Обыкновенная изнашиваемость шоссейной коры, по опытам, выражается, на одно тяговое животное, прошедшее в день по Ш., ежегодной потерей в толщине коры около ¹/₂₅ мм при движении тяжелых телег, но эта цифра изменяется в зависимости от твердости щебня и размера езды. Для наблюдения за постепенным утонением коры прибегают к периодическим промерам (у нас на казенных Ш. обязательны через 3 года)”* [66].

Итак, на отдельных участках Сибирского тракта было устроено шоссе. Но что собой представляла езда по этой дороге в глазах путешественника. Описывая свою поездку по Сибирскому тракту, С.В. Максимов приводит следующую информацию. В главе “По России”, описывая дорогу восточнее Перми, он записал: *“Это лучшая дорога в России, дорога, усыпанная хрящиком, налаженная в былые поры и поддерживаемая до сих пор в состоянии самородного, естественного шоссе, ровная, гладкая, богатая разнообразными*

¹⁵⁴ После Второй Мировой войны немецкий Штеттин превратился в польский город Щецин.

картинными видами; одним словом завидная на Руси дорога. ... Сколько хороша дорога эта осенью, столько увлекательна она должна быть весной и летом [41, с. 108]. А в главе “По Сибири” читаем: “Сильный осенний дождь, крепкой, порывистый ветер, взрытая колеями грязная почтовая дорога¹⁵⁵ заставили меня остановиться в ближайшей деревне. Деревня была вятская¹⁵⁶...” [41, с. 111].

Но помимо дорожного полотна существуют ещё и мосты¹⁵⁷. У С.В. Максимова можно прочитать, что перед его командировкой на Амур во время церковной процессии рухнул мост на дороге из Владимира к Вязьникам. Было много жертв. После этого случая местные власти распорядились засыпать глубокий овраг [41, с. 69]. О причинах катастрофы газеты не писали, но как рассказал путешественнику не любопытный ямщик, у моста сгнили из-за низкого качества балки [41, с. 69]. Всё вышесказанное подтверждает наблюдения других путешественников и писателей. В свою очередь не всё зависело от человека. В 1860 году волжские речники и пассажиры пребывали, мягко говоря, в растерянности, близкой к панике, так как природа внесла свои коррективы в навигацию на Волге, которая из-за малоснежной зимы и засушливого лета обмелела, что сделало невозможным эксплуатацию большинства пароходов. От Нижнего до Казани ходили лишь 5-6 мелкосидящих пароходов различных компаний и около 15 пароходов сидели на мели [41, с. 74].

¹⁵⁵ Тем, кого дождь не заставал в пути на грунтовой дороге, будет трудно понять Сергея Васильевича Максимова. Дело даже не в том, что ты промокнешь до нитки, а в тот кисель, в который превращается дорога после дождя, взбитая копытами лошадей и колёсами телег и повозок. Этот “кисель” обволакивает не только повозку, застывая на ней и увеличивая её вес, но и засасывает ноги лошадей, не давая им двигаться, а то и ломая ноги. Что вы и можете видеть на представленной в верхней части **36-го рисунка** картине “Тройка” Н.Е. Сверчкова, написанной в 1865 году. Представленная в нижней части этого рисунка картина “Крестьянка”, которую в 1871 году написал М.К. Клодт, иллюстрирует последствия ДТП, когда перевернулась телега, везущая лён. Художник делает акцент на только что поднявшуюся женщину-крестьянку, которая пытается прийти в себя после падения и ушибов. Небо, затянутое тучами, мокрая дорога и отлетевшие колёса – не более чем детали пейзажа.

¹⁵⁶ Из текста трудно понять находилась ли деревня в Вятской губернии (и путешественник просто вспомнил о разговоре, который в ней состоялся) или она была основана выходцами из этой губернии восточнее Екатеринбурга.

¹⁵⁷ Яркой иллюстрацией к словам Максимова являются представленные на **37-м рисунке** две картины Н.Е. Сверчкова. Художник изобразил свои тройки в начале переправы через реку. Обратите внимание, на состояние моста на верхней картине. Это уже даже не мост, а просевший и разваливающийся понтон, на который заинтересованные лица набросали охапки сена, чтобы хоть как-то защитить ноги лошадей. Молодой ямщик, правящий этой почтовой тройкой (о чём говорит колокольчик под дугой), пытается направить лошадей на узкий “однопутный мостик”, заставляя нервничать не только лошадей, но и двух пассажиров. На нижней картине, написанной в том же 1865 году, для лошадей, ямщика и пассажиров отсутствие моста на зимней дороге стало неприятным сюрпризом. О том, что мост был, говорят его остатки. Ямщик направляет лошадей в воду, планируя переправиться в брод, что не вызывает энтузиазма не только у лошадей, но и у двух женщин в экипаже. Трудно не вспомнить процитированный ранее анекдот Д.С. Сипягина.



Рисунок 36. Николай Егорович Сверчков “Тройка” 1865 (вверху). Михаил Константинович Клодт “Крестьянка у сломанной телеги со льном” 1871 (внизу).



Рисунок 37. Николай Егорович Сверчков “Тройка” 1865 (вверху); его же “Тройка зимой” 1865 (внизу).

Как следствие, спрос на билеты превысил предложение, чем активно пользовались команды, уходившие в рейс. Как результат, на отходившем от

пристани пароходе *“палуба полна народом, загромождена вещами, для которых словно и нет уже другого места, а они решительно не позволяют ни ходить, ни лазить”* [41, с. 75-77].

О дорожной инфраструктуре XIX века. Каковы бы ни были мотивы того, кто отправляется в дальнюю поездку, дорога остаётся дорогой. И чем длиннее дорога, тем нестерпимее кажутся простые вещи в субъективном восприятии человека. Например, автор этих строк до сих пор вспоминает свои чувства о том, каким черепашим темпом передвигались стрелки часов перед отправлением поезда, и как медленно тащился состав, преодолевая последний десяток перегонов до желанной станции. Поэтому он понимает слова С.В. Максимова, о том что *“самые простые, обыденные вещи кажутся нам чем-то роковым, неприятным: кибитка, как стены каземата, душит нас и волнует; дорога, на этот раз и гладкая и удобная, кажется шероховатой степью, которая ведёт нас куда-то в тёмную, мрачную неизвестность”* [41, с. 1-2].

Рассматривая дорожную инфраструктуру от Москвы до Иркутска, ранее автор разделил её на 2 группы: Западнее и Восточнее Урала. Но с появлением паровых двигателей летний маршрут можно условно разделить на 5 участков:

1-й от Москвы до Нижнего Новгорода.

2-й от Нижнего Новгорода до Казани.

3-й от Казани до Барабинской степи.

4-й Барабинская степь до Томска.

5-й от Томска до Иркутска.

Рассмотрим их по порядку, изучив свидетельские показания наблюдательного путешественника.

На **1-м участке** с 1817 года в дни работы Макарьевской, впоследствии Нижегородской ярмарки на дорогах, ведущих к Нижнему вне зависимости от расстояния, путешественники оказывались *“заложниками”* желания всех максимально заработать на ярмарке. Смотрители придерживали лошадей, и, в лучшем случае, отправляли путешественника (если тот сильно попросит) за двойные прогоны, ведя двойную бухгалтерию в книге учёта подорожных, к которой не мог придраться ни один ревизор, но в которую опытные путешественники даже не заглядывали. С.В. Максимов рассказывает, что на ближайшей почтовой станции к Москве за Рогожской заставой находилось *“удвоенное число против довольно значительного обыкновенного числа лошадей”* [41, с. 64]. И это притом, что ямщики готовы ехать, а лошади *“обхомуваны”* и стоят во дворе и конюшне. Но как объясняет станционное начальство они *“под почту и курьеров”*. Ямщики же, в свою очередь, соглашались ехать только за тройные – *“купеческие прогоны”* [41, с. 64]. Вот такая она обратная сторона знаменитой ярмарки.

На станциях между Москвой и Владимиром в трактирах можно было заказать одному или вскладчину (для несостоятельных пассажиров) чай, порцию селянки, пару пива [41, с. 5]. В селе Кунавино на последней перед Нижним шоссе заставе находилось множество трактиров и заведений армянской кухни. Причина подобного изобилия очевидна – именно здесь размещалась знаменитая Нижегородская ярмарка [41, с. 72-73].

2-й участок – Волга.



Рисунок 38. Владимир Егорович Маковский “На пароходе” 1902.

Иначе было на пароходе. После того, как пароход отходил от пристани *“пассажиры потеряли своё личное значение и сделались чужою собственностью, в полном распоряжении капитана и его приспешников. Права пассажирские не широки и не многосложны, но и не завидны. Те, которые получили билеты 1-го класса, пользуются лучшей участью, у них зеркала, диваны; за ними право не платить денег за вытребованное из буфета тотчас же, по потреблению; они могут безнаказанно посещать все места низших цен, смотреть свысока и не удостаивать ни вниманием, ни разговором тех, у кого билеты низших цен. Пароходная прислуга с ними замечательно вежлива и предупредительна; у них в каюте можно не только присесть, но и прилечь в случае надобности. Не то в каюте второго класса: здесь от тесноты собравшихся пассажиров дохнуть, повернуться нельзя. Компания Самолёт, верно рассчитавши собственную прибыль, не приняла в расчёт того, что пассажир не тюк со льном, не ящик с мылом (которые – кстати сказать – нашли себе завидное место на палубе и бережно прикрыты рогожками и ещё сверху парусиной). Права пассажиров 2-го класса все сошлись, что называется клином: спать им нельзя, сидеть с трудом (какие-то номера, прилепленные сзади к стенкам, ничего не значат). Пришли поздно – едва найдёте не место, а местечко; всё занято теми, кому судьба посчастливила придти раньше. ... Неумелые ездить в дальний путь обложились саквояжами, кардонками, ящиками, узелками и прочим. Пассажиры 2-го класса могут требовать и не*

требовать припасов из буфета, обложенных дорогими, выше чем петербургскими ценами; пассажиры 2-го класса платят за кипяток почти столько же, сколько и за самый чай, взятый из буфета. Они могут выходить на палубу и расплачиваться за вытребованный сюда чай десятью копейками меньше, чем за тот же чай, потребованный в каюту. Будьте вы пассажиром 2-го класса – всё одно – в каюте чай дороже, хотя цены на деревянные бифштексы, тухлые котлетки, жидкие и холодные щи безобразно и одинаково дороги и в каютах и на палубе. Золотопромышленник, возвращавшийся в Сибирь, потребовал бутылку шампанского, заплатил за неё 6 рублей и – уже другой бутылки не спрашивал. Вот все права и привилегии пассажиров первых двух классов; общее у них одно только – право прятаться от дождя в каюту, завидное право, которого безжалостно лишены несчастные пассажиры 3-го класса. Это – по обыкновению – рабочий народ из серого, трудолюбивого, доброго, простого русского люда. Разместили их на некрашеных скамьях, оставили за ними право есть в сухомятку и пользоваться всеми неудобствами дождливой погоды” [41, с. 78-80]. Примем во внимание, что в это время, как пишет С.В. Максимов: “пароходы ходили по Каме до Перми” [41, с. 105].

3-й участок. В Казани путешественник оказывался перед выбором – ехать казённой почтой или почтой вольной. Разница была не только в названии, но и в цене. Но при этом опытного путешественника не могли умилить “большие помещения станционных домов вольных почт, где большая половина занята семейством смотрителя и ровно также ничего нет, ничего не найдёте съестного, как и в тесных станционных домах других трактов. Я помню станцию Дебесы; помню её прейскурант с весьма высокими ценами, прейскурант, на котором написаны: и супы, и щи, и соусы, и котлеты, жареные рябчики, бекасы, и много другого, способного расшевелить и аппетит и возбудить надежды¹⁵⁸.

– Дайте мне самого простого: щей с говядиной, жареной говядины.

– Нету сегодня, не готовлено.

– Когда же ведётся у вас этот обычай?

– Закажите яичницу-скородумку: поспеет.

Пришлось ограничиться стаканом молока, за который и заплачено было по таксе: 10 коп. сереб.¹⁵⁹ и в той губернии, где кринка молока стоит 5 и 6 коп.

Спрашиваю молока на другой станции.

– Коровы не доят – был ответ.

Спрашивал на третьей:

– Коров не держим.

На четвёртой станции я бежал уже в соседнюю крестьянскую избу и находил там и молоко, и яйца. Не знаю, замечали ли проезжие на вольных почтах особую неприветливость, иногда даже грубость всех станционных лиц: мне она надоедала на всём пути до Перми и далее до Екатеринбурга,

¹⁵⁸ Лучшей иллюстрации к размышлениям А.С. Пушкина о состоянии дорог в “Евгении Онегине”, не подберёшь.

¹⁵⁹ Здесь и далее – копеек серебром.

надоедала и за Екатеринбургом к Шадринску, но не бесила от привычки, от готовности переносить мелкие мелочи, когда я успел примириться с самыми крупными” [41, с. 104-105].

Таким образом, мы узнали, что вольная почта “докатилась” до Урала и Западной Сибири.

4-й участок – Барабинская степь. Здесь можно было свернуть с почтового на просёлочный тракт. Как говорили местные жители “на дружков”. Дорога оказывалась короче на 150 вёрст¹⁶⁰, хотя и шла в обход городов Ишим, Ялуторовск и Омск. Таким образом, пассажиропоток шёл в обход государственной и вольной почты и был для местных жителей не повинностью, но промыслом. “Первый дружок, принимая проезжего с почтовой тройки, обыкновенно торгуется о количестве прогон и непременно на тройку; на паре, сколько я мог заметить, дружки ездить не любят. Торговля о цене происходит не долго: сибиряк сговорчив; в переторжке его нет того упорства, той досадной сделки с другими, которая московских ямщиков, в уговорах с седоком, доводит до упрямства, до остроумия в начале и даже до дерзких слов потом. ... Совсем не таков сибирский дружок. С ним перекинешься двумя-тремя словами, и дело в шляпе. Дружок даже спешит с вами кончить сделку, зная и как бы боясь, что вот-вот тотчас же из-за угла выскочит его сосед, да и не один и не два, а целый десяток, которые тотчас пойдут с ним на перебой, возьмут дешевле и он не повезёт. ... Кончивши дело таким образом с одним, вы уже кончили в то же время дело со всей Барабой и остальным трактом до Томска” [41, с. 119-120]. Но наблюдательный взгляд С.В. Максимова отметил несоответствие лошадей и повозок (саней). Лошадей местные жители покупали в Петропавловске у киргизов¹⁶¹, платя за лучших коней 50 рублей серебром¹⁶². [41, с. 121]. Степные кони, отличавшиеся резвостью и диким темпераментом, были не редко плохо выезжены [41, с. 120]. В то же время экипажи и сбруя не отличались качеством. “У первого дружка отличная тройка, но плохой экипаж, какая-нибудь разбитая, мочалами связанная кошева или лёгонькие саночки” [41, с. 120]. Лошадей перепрягали за 15-30 минут. При этом в избе хозяева кормили приезжих “всякою съестною благодатью, в которой замечается изумительное обилие. В Филипово

¹⁶⁰ Почтовый тракт на этом участке тянулся на 600 вёрст [41, с. 118].

¹⁶¹ А. Е. Яновский дал следующее определение: “Киргизы – под этим именем известны у нас племена, обитающие ныне в бассейне Иссык-куля, верховьях реки Текес, по долинам рек Чу и Таласа и далее, в китайских пределах, по южному склону Тянь-Шаня, верховьям реки Тарим, Памирскому плоскогорью и в окрестностях хребта Сары-куль” [66].

¹⁶² Развитие этой темы (судьбы киргизских лошадей) можно найти у Владимира Алексеевича Гиляровского. В книге “Москва и москвичи” писатель рассказал о беседе с московским извозчиком в октябре 1873 года, процитировав “предка” московских таксистов: “Вчера на Конной у Ильюшина взял за сорок рублей киргизку... Добрая. Четыре года. Износу ей не будет... На той неделе обоз с рыбой из-за Волги пришёл. Ну барышники у них лошадей купили, а с нас вдвое берут. Зато в долг. Каждый понедельник трёшку плати. Легко разве? Так все извозчики обзаводятся. Сибиряки привезут товар в Москву и половину лошадей распродадут...” [7, с.10].

заговенье¹⁶³ я увидел у них за ужином плошку с бараниной, другую – с поросёнком; жирные щи со свиной, пироги с рыбой, бессмертные пельмени, пельмени на всём тракте от Екатеринбурга, и вечный, почти бессменный чай, чай в таких неустовых размерах, с какими услаждаются этим китайским напитком одни только московские купцы в трактирах и ресторациях на Никольской улице и на Нижегородской ярмарке” [41, с.121-122].

Но в Сибирь не все ехали добровольно, некоторые партии вели по этапу с интервалом в 3-4 дня. Описывая проходивший через Томскую губернию тракт, С.В. Максимов записал: “жёлтенькие домики этапов в каждом селении, домики холодные, отапливаемые только в назначенный день прихода кандалной партии” [41, с. 123].



Рисунок 39. Владимир Егорович Маковский “Ожидание. У острога” 1875.

5-й участок. Особых впечатлений этот 1000 вёрстный путь до Иркутска не принёс. “Холодные станционные дома, выкрашенные убийственной жёлтой краской, какой покрашены те же этапы. ... На станционных домах нечего достать из съестного. Словно крепкая нужда подошла к этому краю; почтовые книги исписаны жалобами проезжих купцов на не выдачу лошадей, на задержки на станциях иногда более суток, и проч. и проч. Весь этот тракт мало населён” [41, с. 131]. Из курьёзных случаев, подтверждающих предопределённости Судьбы, писатель рассказал: “В Томск приехали мы ночью;

¹⁶³ Заговенье – так называют на Руси последний день, когда можно принимать мясную пищу перед постом, установленным церковью. Филипповский он же Рождественский пост начинался с 14.11 (по старому стилю). Следовательно, эта трапеза состоялась 13.11.1860 по старому стилю [66].

часов пять искали гостиницы, попали в какой-то трактир, где отделили особенную комнату с диваном, с какими-то портретами, относительно чистенькую и для жилья сносную” [41, с. 130]. Это оказалась “Гостиница Амур”. То же случилось и в Красноярске, в котором было три гостиницы, и именно “Амур, гостиница для господ приезжающих” дал ему приют ночью [41, с. 130].

О стоимости путешествия. Для москвичей и гостей Первопрестольной столицы дорога на Восток начиналась с Рогожской заставы, где они покупали место в “большом тарантасе”, который отправлялся на Нижний Новгород. И получалось так, что каждый из пассажиров, если они приходили не вместе, платил разную сумму. Вот как это описано В.С. Максимовым о его первой поездке в мае 1855 года. “Сев в тарантас, я имел удовольствие слышать от одного соседа, что он заплатил только половину моей суммы, и ехал до Нижнего, а от другого, что он заплатил против меня вдвое и ехал не до Вязников, как я, а только до Владимира. Всё, словом случилось: так, как бывает это и до сих пор по положению: раньше, пришёл – оплатишь всю дорогу; позже пришёл, да узнаешь, что, седоки есть, заплатишь ничтожную сумму, которую иной раз стыдно выговорить; самым последним пришёл – при отъезде, когда уже окуплена вся дорога, но и взят крупный излишек – уедешь чуть не даром. Во всём уменье и сноровка и такова уже логика, исконный порядок и обычай всех ямщиков у рогожской ” [41, с. 4]. Исключением из этого определения были новички, на которых извозчики, “по обыкновению, накидывались огромной толпой”, запрашивая огромную сумму [41, с. 4]. Но в отличие от нашего времени одного купленного билета для поездки было не достаточно. На заставе нужно было, предъявив купленный билет, оплатить шоссейную пошлину [41, с. 4]. Как писал В. Яроцкий, в российском законодательстве так именовался шоссейный сбор [66]¹⁶⁴.

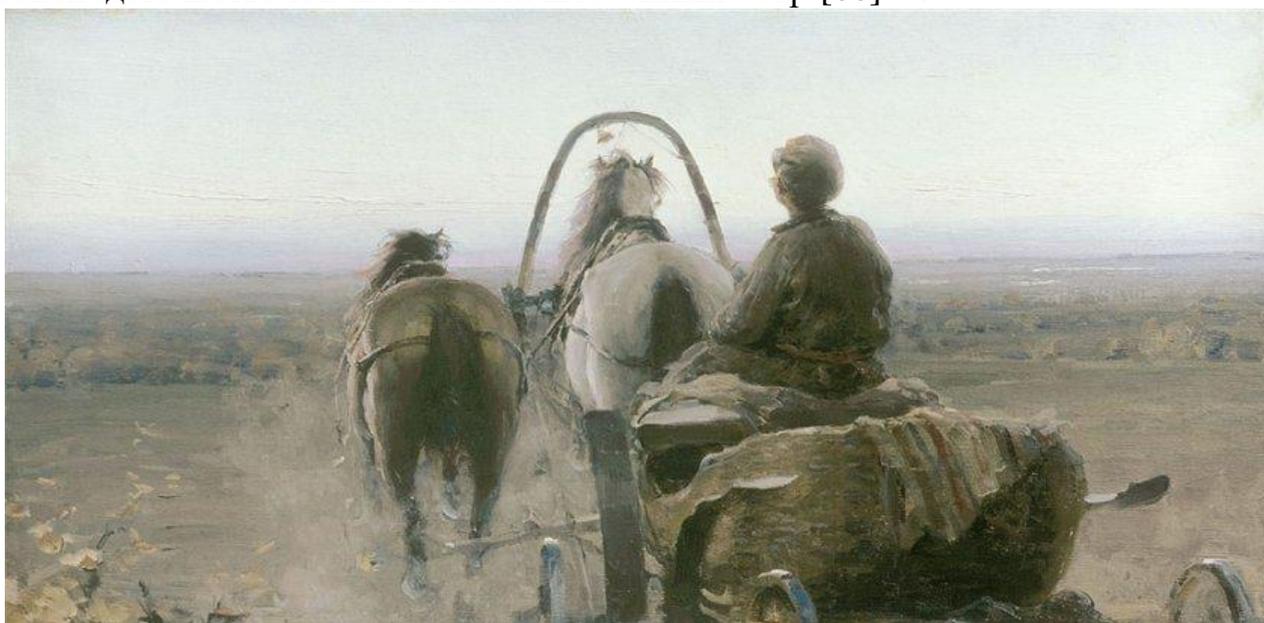


Рисунок 40. Абрам Ефимович Архипов “Обратный путь”.

¹⁶⁴ В статье “Пошлины” для Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона.

Если же пассажиру нужно было свернуть с основного тракта в сторону, то смотрители на почтовых станциях и их работники устанавливали свои цены. Так, чтобы на тройке от Вязников проехать до Холуя (38,5 вёрст) назначали цену 10 рублей серебром [41, с. 6-7]. Но эту сумму можно было разделить с попутчиком, если хватало сил его дожидаться. Дешевле выходило договориться с ямщиком, который возвращался из рейса без седока. В селе Пурех Балахнинского уезда Нижегородской губернии ямщик после обедни за 3 рубля серебром согласился доставить пассажира на тройке к утру в Нижний Новгород. Но во время ярмарки цены менялись. Человечество так устроено, что, накопив исторический опыт, стремится регламентировать различные стороны своей жизни. Но здоровое зерно многих инструкций и положений остаётся только на бумаге, столкнувшись с пресловутым человеческим фактором. Попробуйте объяснить ямщику, что по положению он должен Вас везти со скоростью 12 вёрст в час. Пока он не получит от Вас полтинник, а то и больше на водку, ехать Вы будете хорошо если не шагом. *“Ярмарка-то один раз в году бывает”*. И так на каждой станции. У ямщиков существовали даже термины *“ехать по-московски”* и *“по-коломенски”*. В первом случае *“в скок”* пускали только пристяжных; во втором и коренная шла *“вскачь”*, но за это удовольствие – ямщику рубль серебром на водку [41, с. 65-66], хотя обычно они довольствовались 6-10 копейками серебром [41, с. 103].

Говоря о стоимости проезда, С.В. Максимов приводит следующие данные. Услуги вольной почты стоили 3 копейки серебром на версту и на лошадь на 1½ копейки дороже, чем на почте обычной. Взятый на прокат экипаж оценивался из расчёта 1 копейка на версту. Но придётся заплатить *“огромные деньги, если на беду экипаж, взятый на прокат, изломается на дороге”* и есть риск *“вовсе остаться без экипажа и опять мучиться на перекладных”* [41, с. 101]. Тот, у кого в подорожной стояло, что он едет *“по собственной надобности”*, дополнительно платил 12 копеек серебром за экипаж на каждой станции [41, с. 103]. Подорожная стоила из расчёта одна копейка на версту, на 50 % меньше чем на вольной почте. Прогонные – *“по всей России берут уже по 2½ коп. на версту. В тех же деревнях, где стоят почтовые дворы, повезёт за 1½ коп. любой мужичёк. По Вятской губернии делают даже ½ коп. скидки (в Сибири по Барабе берут семитку (2 коп.) на тройку), я слышал даже, что многие почтсодержатели просили назначить прежнюю прогонную плату. Все проезжающие повернули на просёлки”* [41, с. 101-102]. Уточним, что проезжая по Барабинской степи или *“Барабе”*, С.В. Максимов платил за тройку 3 копейки серебром [41, с. 122].

Сколько продлится путешествие? О точной дате своего выезда из Москвы С.В. Максимов не пишет. По его словам это было во время Нижегородской ярмарки, когда вся Москва праздновала и всем торговала [41, с. 63]. К сожалению, познания автора этих строк о Москве микроскопичны в сравнении с познаниями специалистов, среди которых пальма первенства принадлежит Владимиру Алексеевичу Гиляровскому (1853-1935). Определить точную дату отъезда учёного на Восток не удалось. Временной промежуток помогает определить А.Ф. Селиванов, который в статье *“Нижегородская*

ярмарка” для Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона указал, что “С 1822 г. продолжительность ярмарки была определена с 15-го июля по 15-е августа” [66]. В октябре С.В. Максимов уже въехал в Тобольскую губернию [41, с. 117]. За 8 суток пересёк Барабинскую степь и прибыл в Томск [41, с. 128]. И лишь в начале декабря доехал до Иркутска [41, с. 133]. То есть дорога от Москвы до Иркутска заняла у него от 5 до 6 месяцев.

О пропускной способности тракта.

В своих дорожных впечатлениях 1860-1861 гг. С.В. Максимов не акцентирует внимания читателей на этом вопросе, не указывая из скольких возов (саней) состояли сибирские обозы. Несколько раз он пишет: “*всегдашние длинные обозы с местами чаю; обозы шли и днём и ночью, несмотря на регулярные кражи и грабежи на отдельных, но весьма протяжённых участках маршрута. Сергей Васильевич объяснял ночное движение, которое повышало риск потерять, как минимум, часть грвсегда распущенные, несвязанные возы: лошади вразбродку по всем местам, где только можно проехать встречному*” [41, с. 122]. Восточнее Колывани¹⁶⁵ он записал: “*бесконечные возы с чаем*” [41, с. 123]. Из его работы можно узнать, что возчики обязывались доставить заказчикам груз к конкретному сроку [41, с. 107]. По косвенным данным предполагаю, что минимальная грузоподъёмность воза была от 240 до 288 кг [40, с. 107].



Рисунок 41. Константин Николаевич Филиппов “Обоз”. 1854.

¹⁶⁵ Колыва́нь – в наши дни ПГТ (ранее город), административный центр Колыванского района Новосибирской области. Превращению основанного в 1713 году Чаусского острога в город способствовал Сибирский тракт, который прошёл через острог в XVIII веке. В поселении стала развиваться собственная торговля. Население, помимо традиционных сельскохозяйственных занятий, стало заниматься извозом, появились ремёсла, связанные с изготовлением предметов, необходимых в дороге. Но если тракт превратил острог в город, то железная дорога (точнее, её отсутствие) превратила город в посёлок городского типа.

О безопасности путешествия. Сразу оговорюсь, этот раздел составлен не на статистических данных МВД, не на воспоминаниях сыщиков, потерпевших или *“работников ножа и топора”*. Так как тема статьи – образ тракта, в его основу положены беседы счастливо избежавшего подобных неприятностей путешественника с ямщиками и местными жителями. То, что на Сибирском тракте не спокойно С.В. Максимов заметил, покинув Пермь, за которой стояли конные казачьи пикеты на расстоянии 5 вёрст. Ямщики говорили, что на тракте *пошаливали* не беглые, а свои – местные, которые действуя по ночам и на рассвете, разворачивались во время ярмарки в Ирбите, не пропуская никого, в остальное время *“интересуясь только возами”*. Наиболее опасной ямщики считали первую станцию за Пемью, потому что дорога шла лесом, и окрестности Кунгура. Чем восточнее, тем жёстче шалили. Ямщиков не спасали даже припасённые кистени [41, с. 108]. *“За несколько дней”* до проезда С.В. Максимова на тракте в одном месте отрезали железный задок у тарантаса. На другом участке человек 10 (целая шайка) напала на обоз с чаем, захватили воз с 6 местами и потащили его в сторону вместе с лошадьёю. Возчики отбили лошадь и воз, но были потеряны три места груза (каждое 2½ - 3 пуда, стоившее приблизительно 100-120 рублей) [41, с. 105-107]. И так почти каждый обоз терял 3-4 места груза [41, с. 108]. Как правило, по словам собеседников С.В. Максимова, до разбоев и предумышленных убийств дело не доходило. Хотя ему и рассказали, что *“один ... порезал ножом кожу сзади, да маленькому мальчику (по середине лежал) горлушко перерезал, нечаянно...”* [41, с. 107]. Купцы и возчики, потерявшие свой груз, предпочитали не связываться: *“Опытные и бывалые знают, може, всех главных-то коноводов и нащупают пожалуй пропажу: да ведь деньгами надо выкупать, а судом ищи-свищи, – да и на другой раз не ездят, коли затеял ссору, тогда весь обоз пожалуй вырежут и самому бока наколотят”* [41, с. 107].

О прибыльности же этого *“промысла”* ходили легенды. *“В Кунгуре – говорили нам – многие купцы сделались богатыми и зажили в каменных домах именно от этого рода промысла. Промысел этот кунгурскими мещанами не покинут и теперь, хотя и производится в мелких размерах. Примеру их следуют заводские крестьяне следующих по дороге уральских заводов; занимаются тем же – как говорят – и татары деревень, расположенных в стороне от почтового тракта; мошенничают и беглые из Сибири (их также любят принимать и татары и заводские)”* [41, с. 106]. Но шалили не только на Урале, но и в Восточной Сибири, где знающие люди на станциях туманно советовали не выезжать в ночь. И были причины, так лишь в нескольких почтовых станциях от Иркутска – столицы Восточной Сибири накануне приезда С.В. Максимова неизвестные ограбили купца и приказчика [41, с. 133].

Возможно, что начальство распорядившееся выставить пикеты чувствовало себя спокойно, но у Сергея Васильевича возник риторический вопрос: *“Ну и усмотрят ли они, что на третьей версте делается?”* [41, с. 108].

А что же варнаки? С этапа кандалные бежали редко. В Томской губернии ямщики рассказали о побеге троих, которых из уважения к этапному

офицеру, три дня ловили сами каторжане. И не только все вернулись, но и привели с собой беглецов. В основном в побег уходили весной из мест водворения и с заводов. [41, с. 123]. Между местными жителями и варнаками (беглыми каторжниками) был неписанный уговор – не трогать друг друга. Сибиряки рассказывали, что в летнюю страду, уходя в поле, они “*на оконце (на полочке на такой) и хлебца выставляем, и молочка и пирожка. Вернёмся домой: всё съедено – значит варнаки были. А в избу зайдём: всё на месте, ничего не перевернуто*”.

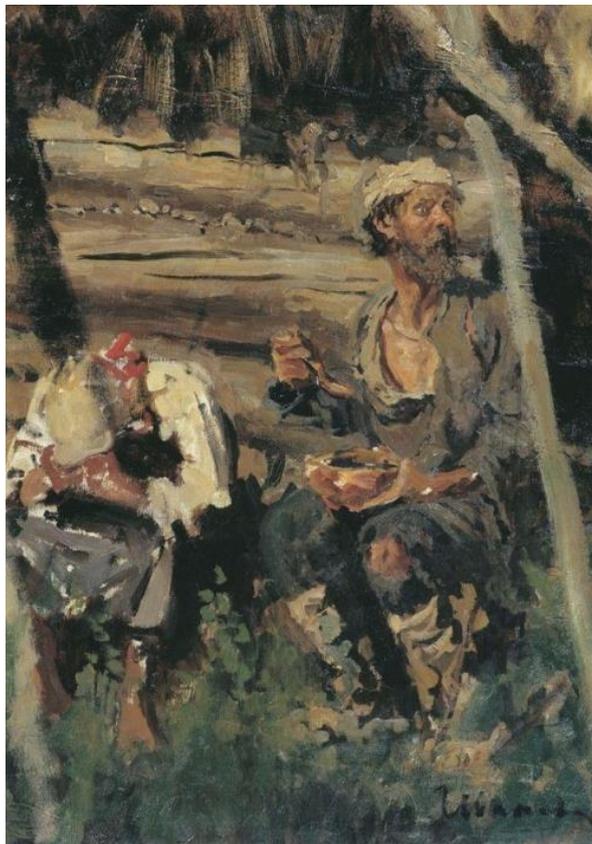


Рисунок 42. Сергей Васильевич Иванов “Беглый” 1886.

И это притом, что каторжане в побег уходили артелью по 30-40 человек [41, с. 124]. С приходом осени начиналась массовая сдача властям тех, кто “*не добежал*” до родины. И так год за годом.

Больше неприятностей местным жителям приносили “*амурцы*”, то есть переселенцы на Амур. Некоторые приставали к чужим жёнам, но многие забирали всё что плохо, а особенно хорошо лежит в домах, проявляя при этом смекалку, достойную лучшего применения. “*Найденные сувениры*” оставались ими в ближайших кабаках, чтобы “*поправить здоровье*” [41, с. 125-127].

Опасной была и поездка с дружками по Барабинской степи. Не из-за грабежей, а благодаря большому числу ДТП. “*Мне всегда почти случалось садиться у крыльца в сани в то время, когда ворота на улице были заперты, и тройку, сильно хряпавшую и рывшую ногами снег, держали двое-трое под уздцы. Ямщик бросался в кошеву наскоро, иногда опрокидывался вверх ногами, оправлялся, обматывался вожжами. Отпирались ворота; сподручники отскакивали в сторону, тройка бешено вырывалась на улицу; редко успевал ямщик уснаравливать её вдоль улицы, прямо на выезд; по большей части*

тройка налетала на соседний дом, в ближайшие открытые ворота, через двор в огород: из огорода в соседний овраг, куда выкидывала и меня, и ямщика, и мои чемоданы и его тёплую оленью или козулью доху. Таким образом случилось со мной два раза” [41, с. 120]. Но ямщики не расстраивались, а, отведя душу традиционным словесным способом, приводили упряжь в порядок и вновь отправлялись в путь. На обещания пассажира, больше не ездить с такими “виртуозами”, ямщик только посмеивался, и предлагал не зарекаться. “Поедешь, брат, не рассказывай. Эдак-то вот толковал красноярский купец в прошлом году, когда ему Фомка в овраге шею сломал, а нонче вот опять пробежал в Рассею на наших лошадках. Кому дело к спеху – такие завсегда с нами: почтовые возят хуже, а степь-то наша вишь она скучная какая!” [41, с. 121].



Рисунок 43. Николай Егорович Сверчков “Загнанные лошади” 1879.

Опасной дорога была не только для людей, но и для лошадей. Лошадиные трупы, над которыми вились “чёрные, густые стаи ворон” – вот обычный атрибут Сибирского тракта. Без этого печального зрелища обходится редкий перегон [40, с. 132-133]. Причина столь крупного конского падежа была во многом на совести курьеров, которые таким образом (очень быстрой ездой, по низким ценам) любили демонстрировать “характер” и власть.

Вот таким увидел Московско-Сибирский тракт во второй половине 1860 года Сергей Васильевич Максимов. Факты, приведённые им, как Вы могли заметить, не только противоречат наблюдениям других путешественников, но и подтверждаются образами из художественной литературы, созданными как до, так и после 1860 года. Выводы о целесообразности использования художественной и мемуарной литературы для получения ответов на “бытовые вопросы” Вы можете сделать самостоятельно. Но обратите, пожалуйста, внимание на тот красивый литературный русский язык, которым были написаны стихи, проза и официальные документы.

Позволю себе ещё одно отступление. К теме павших в дороге лошадей обращалось относительно немного художников. И их можно понять – одно дело восторгаться красотой и грацией этого прекрасного Божьего творения, и совсем другое дело показывать до чего их доводят люди. Из известных мне работ могу назвать картину К.А. Савицкого “Павшая лошадь (Кормилица ты наша)”, написанную в начале XX века и две работы Н.Н. Каразина, объединённые общим сюжетом, “Киргиз у павшей лошади”, “Смерть друга” (рисунки 44). Зимняя дорога в русском лесу и бескрайняя степь, люди разной веры, а чувства общие. Потеря близкого и преданного друга. Человеческие фигуры изображены со спины, но как красноречивы эти спины, насколько лаконично, но всеобъемлюще описано горе незнакомых нам людей. В какой-то мере представленная ниже работа Николая Николаевича Каразина предвосхитила финал написанного в 1966 году Чингизом Айтматовым романа “Прощай, Гульсары!”.



Рисунок 44. Николай Николаевич Каразин “Смерть друга”.

POST SCRIPTUM.

Эти сведения о Московско-Сибирском тракте Вы можете получить, обратившись к доступным в Днепропетровской области воспоминаниям и художественной литературе. Возможно, у читателя возникнет вопрос: “Какое отношение эта работа имеет к подготовке офицеров таможенной службы?” Ответу – непосредственное. Но в начале ещё одно литературно-историческое отступление.

На протяжении многих лет в фильмах о сотрудниках правоохранительных органов Санкт Петербурга звучит фраза: “*Знай и люби свой город*”¹⁶⁶. Два глагола, к которым в последние годы всё чаще прибегают политики, обращаясь к гражданам своей страны. И то какой глагол они выбирают, говорит о многом. Любовь, бесспорно, – великая сила, способная творить чудеса, но не редко любовь путают другими чувствами, как в межличностных отношениях, так и в других сферах. И этой распространённой (не только в наше время) ошибкой больны многие политики в своей профессиональной деятельности. Ключевым, по мнению автора, является глагол “**знать**”. Кто не помнит популярный в Советском Союзе лозунг: “Знание – сила!”, знатоки китайской философии, наверняка, вспомнят работу Сунь Ят Сена, в которой лидер Синхайской революции (1911-1913 гг.) рассматривал, что труднее. Его исследование было посвящено определению, какое из утверждений истинно: “*знать трудно, действовать легко*” или “*знать легко, а действовать трудно*”. Соединённые знания и любовь открывают широкие возможности не только в жизни человека, но и в политике государства, так как на одной показной “любви” далеко не уедешь. Из открытых источников известно, что первые лица Российской Федерации уже много лет на общественных началах активно сотрудничают и направляют деятельность Русского Географического и Военно-Исторического обществ. Эти объединения не только изучают опыт прошлого, популяризируя образ России на внутреннем и международном уровнях. Они организуют выставки, научные конференции, активно участвуют в публичном обсуждении на внешних и внутренних дискуссионных площадках, открывают доступ к архивам. Кино и телезрители видят на экранах художественные и документальные фильмы, в которых эти организации выступают заказчиками и консультантами в съёмках. То есть, их деятельность призвана осмыслить опыт прошлого, взять из него лучшее и не допустить в наши дни реализации негативных сценариев образца Смутного времени, 1917 и 1991 годов, готовя общественное мнение к неприятию радикальных призывов несистемной оппозиции.

Изучение современного и исторического опыта соседей, как правило, позволяет избежать, как минимум, лишних расходов на реализацию подобных проектов у себя. Отказ же от чтения и переход на “тестовое мышление” способствует превращению молодёжи (а, следовательно, и граждан страны) в не рассуждающую массу, которая воспринимает любую заданную установку, даже не пытаясь не то что критически, а просто её осмыслить. Заинтересован-

¹⁶⁶ Наиболее часто её повторяют герои телевизионного фильма “Ментовские войны”.

ным лицам это приносит кратковременный тактический успех, но в стратегической перспективе государство, идущее этим путём, проигрывает многое, если не всё.

В Российской Империи по праву лучшим в деле подготовке юристов было Императорское Училище Правоведения¹⁶⁷, которое располагалось в Санкт-Петербурге в здании на набережной реки Фонтанка напротив Летнего сада.

Валентин Саввич Пикуль в романе “Честь имею” (1988-1989), написанном от имени выпускника этого учебного заведения, привёл некоторые приёмы профессиональной подготовки будущих юристов: *“В аудиториях “Правоведения” разыгрывались настоящие драмы судебных заседаний – с преступниками, прокурорами, лжесвидетелями, роли которых импровизировали мы сами, будущие юристы. Иногда требовалось немало сноровки и хитрости, чтобы выпутаться из придуманных тут же – по ходу процесса – сложных юридических ситуаций. Я любил брать на себя роль подсудимого, скоро обретя славу ловкого и закоренелого “преступника”, которому не требуется даже услуг “адвоката””* [48, с. 31]. Но помимо практических тренировок, которые оттачивали не только риторику, но и позволяли совершенствоваться в правоприменительной практике, будущие юристы могли приобрести и иные не столь афишируемые знания. *“Мне как правоведа был открыт доступ в “Музей сыскной полиции”, где я – с помощью одного взломщика – осваивал приёмы вскрытия секретных замков. Когда я однажды открыл сейф с помощью обычной сапожной дратвы, мой наставник приподнял над головой котелок:*

– Довольно, мсье! Если ваши успехи будут таковы и далее, боюсь, это увлечёт вас в сторону от законности...” [48, с. 40].

Неподготовленному читателю может показаться, что главный герой приобретал новые знания и навыки лишь из общей любви к обучению. Но это не так. В написанном десятью годами ранее романе “Богатство” писатель приводит диалог у закрытого сейфа “греческого дворянина” Папа-Падаки и А.П. Соломина.

“ – Это ведь не касся, а чистому смех, как говорят в Балаклаве. Я же визу, тут замок Брама, с ним и котёнок лапкою справится. Когда разбогатеете ... покупайте кассю только системы инженера Мильнера... Вот касся так касся! Дазе открывать не выгодно.

– Не понял, – сказал Соломин.

Папа-Падаки пояснил неучу, что для открытия мильнеровских сейфов одного лишь инструмента требуется 16 пудов¹⁶⁸, следовательно, без двух помощников в таком деле не обойтись, а с ними надо делиться и содержимым кассы.

– Дазе дом трясётся, когда открываес кассю системы инженера Мильнера...” [49, с. 254].

¹⁶⁷ Достойную конкуренцию Императорскому Училищу Правоведения составлял Демидовский юридический лицей в Ярославле.

¹⁶⁸ 256 кг

Надеюсь, что этот пример объяснил Вам недосказанное. А теперь вернёмся к подготовке офицеров таможенной службы. Таможенные пункты пропуска, дороги, которые к ним ведут, люди и транспортные средства, которые их пересекают, существуют в реальном мире, а не как элементы компьютерного “теста” (игры). Зная “оперативную обстановку”, должностному лицу таможенного (пограничного) органа легче выявить несоответствие заявленного реальному. В качестве примера процитирую роман “Баязет”. Полковник Хвоцинский обосновал свои сомнения относительно правдивости доклада подполковника Исмаил-хан Нахичеванского, который должен был провести рекогносцировку от крепости Баязет до персидской границы. Причиной недоверия стал внешний вид лошадей отряда милиции. *“Лошади абсолютно свежие. Вспомните, на каких лошадях возвращаетесь вы из рекогносцировок. Ваши лошади плачут от усталости!.. Нет. Хан не мог. Он не мог сохранить лошадей. До Персии и обратно”* [50, с. 94]. Этот пример не утратил актуальности и сейчас, несмотря на то, что гужевой транспорт пересекает в наши дни ограниченное число местных пунктов таможенного (пограничного) пропуска. Опытные сотрудники своими действиями удивляют в стиле Шерлока Холмса своих юных коллег, прошедших конкурс, но не учившихся в АТСУ. К сожалению, несколько последних лет господа контрабандисты и их коллеги, занимающиеся антиквариатом и произведениями искусства, не устают поднимать бокалы, приветствуя не только министерские инициативы по изменению системы высшего образования, то, как эти изменения реализуются на местах, и государственную политику по трудоустройству своих потенциальных оппонентов. Приведу лишь один пример. Весной 2018 года стало известно, что в 2019-2020 учебном году дисциплины “история украинской культуры” (1-й семестр) и “Основы искусствоведческой дисциплины” (6-й (8-й) семестр) будут объединены в “Прикладную культурологию” (1-й семестр). Часы выделены, формальности соблюдены, Чёрный рынок и контрабандисты рукоплещут.

В качестве вывода следует отметить, что слово имеет тенденцию материализоваться, поэтому “фантастические” проекты А.С. Пушкина¹⁶⁹, о которых сам поэт писал с иронией, отводя на их реализацию 500 лет, постепенно претворяются в жизнь. Количество дорог выросло, но их качество и сегодня традиционно оставляет желать лучшего. А мосты (хоть и не чугунные) не просто связали берега всех рек на евразийском пространстве России¹⁷⁰, но и

¹⁶⁹ *Когда благому просвещенью
Отдвинем более границ,
Со временем (по расчисленью
Философических таблиц,
Лет чрез пятьсот) дороги верно
У нас изменятся безмерно:
Шоссе Россию здесь и тут,*

*Соединив, пересекут,
Мосты чугунные чрез воды
Шагнут широкою дугой,
Раздвинем горы, под водой
Пророем дерзостные своды,
И заведёт крещёный мир
На каждой станции трактир* [54, с. 99].

¹⁷⁰ В первой декаде октября 2018 года украинские СМИ растиражировали видео, на котором президент Украины П.А. Порошенко представляет проект моста через Дунай. Не буду ничего утверждать относительно проектных расчётов – мне они неизвестны, но

бросили вызов морю и океану. 11 августа 2012 года во Владивостоке был открыт Золотой мост¹⁷¹, который связал остров Русский с материком, покорив хоть небольшую, но часть Тихого океана. Мостостроители в России в настоящее время реализуют ещё более амбициозный проект – автомобильно-железнодорожный мост¹⁷² через Керченский пролив¹⁷³. Из информации в СМИ известно также о планах соединить остров Сахалин не только с материком, но и со Страной Восходящего Солнца. В сложившейся ситуации уместно вспомнить конец выступления Ф.Г. Углова на одном из заседаний Терапевтического общества в Ленинграде: *“Я ничего не предполагаю, я ничего не предлагаю, я только излагаю и прошу вас самих сделать вывод из изложенного”* [64, с. 17].

Так же отмечу, что пока существуют **старые книги**, наукой заниматься можно не для того чтобы поссорить страны и народы, но чтобы *“открыть неизвестные грани в известном; вновь обрести незаслуженно забытое; разгадать загадки, оставшиеся без ответа”*, – как говорит Геннадий Янин, начиная каждый выпуск своей авторской программы “Абсолютный слух”.

24.06.2017-04.12.2018.

представленные на стенде фотографии “готового изделия” были сделаны не просто на Амуре, а в Хабаровске, так на них изображён мост через Амур после его реконструкции. 13.10.2018 этот ляп прокомментировали на федеральных каналах Российской Федерации. Как бы то ни было, а мост через Амур и в момент своего открытия (1916) и после его реконструкции (1992-2009), оставившей его без знаменитых арок, – прекрасен. Не случайно он изображён на банкноте в 5000 рублей. Возможно, те, кто готовили презентацию, просто отдали должное таланту русских инженеров, решив спустя столетие повторить реализацию их проекта в другом конце некогда единой страны. Не случайно Владимир Гиляровский от имени сибирских стрелков обещал передать привет от Сибири и Амура водам Дуная. На этом фоне растиражированные в этот же день интервью с призывами министра инфраструктуры Украины В. Омеляна к украинцам не ездить в Россию, а “взять автомат и захватить Кубань и Москву”, для того, “чтобы решить, куда поехать дальше” выглядят ... традиционно ... для современной “украинской правящей элиты”.

¹⁷¹ Общая длина – 2,1 км, ширина – 33,3 м

¹⁷² Общая длина моста составляет 19 км. Открытие автомобильного движения было запланировано на 18.12.2018 года, но уже 16.05.2018 года началось движение пассажирского автотранспорта, а 1.10.2018 – грузового. Открытие железнодорожного движения запланировано на декабрь 2019 года.

¹⁷³ Интересно, что помешает руководству Российской Федерации после полного ввода в эксплуатацию этого моста перенаправить освободившиеся паромы на линию Порт Кавказ – Констанца (Румыния), чтобы окончательно избавиться от транзитных рисков через территорию Украины. Тоже может случиться и на Балтике, если фуры с российскими и европейскими товарами будут попадать из Усть-Луги и других балтийских портов России в Калининград, Киль и Гамбург морем, а не своим ходом через Прибалтику и Польшу. Румыны, немцы и россияне, думаю, будут не против загрузки своих портов, избавившись от посредников. Американцы в таких случаях говорят пострадавшим: *“Это бизнес, ничего личного”*, хотя именно англосаксы сделали бизнес основным инструментом геополитического влияния.

Р. Р. S. НЕСКОЛЬКО СЛОВ О ТОМ, КОМУ ПОСВЯЩЕНА ЭТА КНИГА И ОБ ОСОБЕННОСТЯХ МОРАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ БУДУЩИХ ТАМОЖЕННИКОВ В НАШИ ДНИ В ДНЕПРОПЕТРОВСКОЙ ОБЛАСТИ.

Нередко, открывая книгу, мы видим, что автор посвятил её тому или иному человеку со словами благодарности, но далеко не всегда и далеко не все знают об этом человеке больше того, что написано в посвящении. Смею предположить, что авторы не только хотят выразить свою признательность, но и стремятся сохранить о нём память, так как человек бессмертен, пока о нём помнят, живущие на земле. Обоснование этой теории можно найти не только в одноимённой экранизации пьесы Метерлинка “Синяя птица”¹⁷⁴, но и в шумерском эпосе о Гильгамеше.

Человек, которому посвящена эта работа, достоин того, чтобы о нём помнили.



Рисунок 45. Литвинов Николай Макарович (29.11.1918-27.10.1965)
слева – направо: **1.IV.1941** курсант школы младшего начсостава Тихоокеанского флота. Владивосток; **7.V.1942** техник интендант 2-го ранга (лейтенант) заместитель командира батареи артдивизиона 57-мм пушек **64-й Краснознамённой морской стрелковой бригады. Западный фронт;** **6.IX.1945** гвардии капитан начальник штаба миномётного батальона **21-й гвардейской Ярославской механизированной бригады. Берлин.**

Литвинов Николай Макарович – одиннадцатый ребёнок в семье Макара Фёдоровича Литвинова (1870-1937) – старшего унтер-офицера русской армии участника русско-японской (1904-1905) и Первой Мировой (1914-1918) войн¹⁷⁵. В его жизни отразилась история большой и великой страны. Человек, пережив-

¹⁷⁴ Советско-американский музыкальный художественный фильм сказка, был снят в 1976 году киностудиями “Ленфильм” и “20th Century Fox”. Режиссёр Джордж Кьюкор, авторы сценария Алексей Каплер, Хью Уайтмор, Альфред Хаес.

¹⁷⁵ О том, что он и его старшие сыновья делали (за кого воевали) в годы гражданской войны в семье было не принято говорить. Известно только, что органы государственной безопасности так же не задавали им вопросов по этому поводу.

ший многое, он не был бездушным винтиком, не был святым, и не служил тёмным силам, хотя бригаду, в которой он начал воевать под Москвой, немцы называли “Der Schwarze Tod” – “Чёрная Смерть”. Он не боялся отдавать приказы сам и не уклонялся от исполнения приказов. Благодаря октябрьской революции 1917 года смог получить хорошее образование¹⁷⁶ и с июня по август 1939 работал агрономом-семеноводом на Сурско-Литовской МТС в Днепропетровской области. В августе 1939 был призван на Тихоокеанский флот. Служил в Сучанском УР, окончив в мае 1941 года школу младшего начсостава, командовал башней 180-мм орудия 52 ОАДБО Сучанского УР ТОФ. В составе 64 Отдельной морской стрелковой бригады (ОМСБ) участвовал в обороне Москвы. Отличился под Белым Растом в бою, анализ которого вошёл во многие монографии, изучавшие боевой опыт морской пехоты. К сожалению, Александр Валерьевич Сладков и авторы других телерепортажей о действиях моряков 64-й Краснознаменной ОМСБ под Белым Растом упустили из виду бой, который произошёл накануне знаменитой атаки тихоокеанцев. Тогда 23¹⁷⁷ моряка под командованием младшего политрука А.Л. Дуклера и старшины 1-й статьи Н.М. Литвинова почти сутки держали оборону в доме на окраине села Белый Раст – ключевом узле немецкой обороны, собрав ценные для командования сведения.

Элементом признания их заслуг и героизма стал тот факт, что 57-мм орудие № 115, которым командовал Н.М. Литвинов, и из которого он уничтожил в неравном бою два немецких танка, ещё в годы Великой Отечественной войны было помещено в Центральном Музее ВМФ в Ленинграде. К сожалению, в опубликованных воспоминаниях И.Ф. Аврамова¹⁷⁸ и С.Ф. Кувшинова¹⁷⁹ вкрались неточность. Авторы писали не “Николай Литвинов”, а “Г. Литвинов” или “Георгий Литвинов”. После чего, эти неточности вошли в большинство последующих изданий и статей, посвящённых участию моряков в битве за Москву¹⁸⁰, обрастая новыми подроб-

¹⁷⁶ Школа ФЗО поваров (1932-1934) г. Днепродзержинск и Эрастовский сельскохозяйственный техникум (1935-1939).

¹⁷⁷ В Наградном листе указывается, что в бою участвовали 33 человека из которых погибли лишь 2 человека.

¹⁷⁸ Аврамов И.Ф. 82-я Ярцевская. Боевой путь 82-й Ярцевской Краснознамённой, орденов Суворова и Кутузова стрелковой дивизии. – М.: Воениздат, 1973. – 216 с. ил.

¹⁷⁹ Кувшинов С.Ф. У стен столицы: о подвигах моряков в годы Великой Отечественной войны. – М.: Московский рабочий, 1969. – 159 с.

¹⁸⁰ Кудачкин Г. Моряки в боях за столицу. // Подольский рабочий 10.08.2006 – С. 4. Махкамова У. Вместе с москвичами. // Вечерняя Москва 28.07.2006.

Белый Раст – великий подвиг моряков. URL: <http://mdkk11.ru/37-belyy-rast-velikiy-podvig-moryakov.html> (дата обращения 22.11.2011);

Огонь ведут тихоокеанцы. URL: <http://orugie.my1.ru/publ/2-1-0-67> (дата обращения 24.11.2018);

Памятные места Луговой. URL: <https://www.lughistory.info/64osbr> (дата обращения 27.04.2018);

Сражение за село Белый Раст – переломный момент в битве за Москву. URL: http://hramma.ucoz.ru/publ/bogoslovie/srazhenie_za_selo_belyj_rast_perelomnyj_moment_v_bitve_za_moskvu/2-1-0-192 (дата обращения 24.11.2018);

ностями. Например, “комсомолец Литвинов, впоследствии инженер одного из уральских заводов”. Хотя С.Ф. Кувшинов писал, что после увольнения в запас Литвинов работал на Украине. В жизни Николая Макаровича это были не единственные опечатки¹⁸¹, что не мешало ему ни жить, ни воевать. 25.05.1942 года он уже в звании техника интенданта второго ранга при помощи трактора угнал у немцев самолёт, севший в районе деревни Кучино рядом с немецкими окопами на вынужденную посадку. За это славное дело, как говорили в старой армии, был награждён¹⁸² медалью “За отвагу”. В боях за город Дрогобуж в Смоленской области 25.04.1943 был тяжело ранен. После госпиталя в свою часть¹⁸³ не вернулся и до конца войны воевал в 21-й гвардейской Ярославской механизированной бригаде.

Поколение советских граждан 1918-1924 годов рождения, вынесшее на своих плечах самую страшную в истории нашей планеты войну, уходит в лучший из миров. Строки из “Эпилога” поэта-фронтовика Григория Поженяна относятся не только к ним, но и к их отцам, сыновьям и потомкам, которые честно служили и служат своей стране:

*“А почестей мы не просили, не ждали наград за дела.
Нам общая слава России солдатской наградой была.
Да много ли надо солдату, что знал и печаль и успех:
по трудному счастью – на брата да красное знамя – на всех”.*

О фронтовиках многое говорят их награды. Помимо медали “За отвагу” он был награждён двумя орденами Красной Звезды и орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степеней, медалями “За оборону Москвы”, “За освобождение Варшавы”, “За взятие Берлина” и “За победу над Германией”. Примечательно, что дважды его представляли к награждению орденом Красного Знамени. И здесь уместно процитировать описание подвигов в наградных листах. Первое представление было за бои с 11 по 18.03.1945 года в районе города Гдыня. Как указано в наградном листе: “16.03.45 г. когда на боевые порядки батареи 120 м/м минометов в районе севернее 1 км д. ...емотево¹⁸⁴ (близ г. Гдыня) противник предпринял 3 яростных атаки, тов. Литвинов, благодаря личной разведке, в условиях ночи находит слабый фланг и, внезапно ударяя по нему одним взводом, создаёт панику среди немцев. Противник, потеряв до 40 человек убитыми, 3 танковых пулемёта был отброшен на прежний рубеж своей обороны.

17.03.45 г., когда противник отрезал НП батареи от огневых позиций, тов. Литвинов, видя угрозу окружения, организывает прочную стрелковую оборону и отражает несколько яростных атак противника. Уничтожив до 20

¹⁸¹ С.Ф. Кувшинов писал: “Георгий Литвинов успешно воевал, прошел путь от Москвы до Берлина. Стал командиром дивизиона”. В действительности Николай Макарович Литвинов закончил войну в Берлине в звании гвардии капитана, будучи начальником штаба миномётного батальона 21-й гвардейской Ярославской механизированной бригады.

¹⁸² В Наградном Листе снова напутали, записав год рождения 1916-м, а не 1918-м.

¹⁸³ В 82-ю Ярцевскую Краснознамённую, орденов Суворова и Кутузова стрелковую дивизию, которая была создана на базе 64-й Краснознамённой ОМСБ.

¹⁸⁴ Первая буква не читается.

гитлеровцев, тов. Литвинов удержал выгодный рубеж до подхода главных сил”. Второе представление за то, что “24.04.45 г. в боях за город Копеник¹⁸⁵ в Берлине показал образцы мужества и отваги. Он первым под сильным пулемётно-ружейным огнём противника переправился через реку Шпрее с батареей 82 мм миномётов, отбил на её западном берегу три крупных контратаки пр-ка, уничтожил при этом 5 станковых пулемётов, 8 автомашин, до роты гитлеровцев и удержал плацдарм до подхода главных сил.

27.04.45 г. тов. Литвинов в районе Шенеберг¹⁸⁶ города Берлина, когда завязались упорные бои с противником, благодаря умению, смелости и отваге содействовал продвижению наших войск. Зайдя с батареей во фланг сопротивляющегося противника, он неожиданно напал на него, выбил его из сильных укреплений, уничтожив при этом до 40 гитлеровцев.

За период боевых действий с 16-27.04.45 г. батальон благодаря умелому вождению тов. Литвинова уничтожил 20 пулемётов, 10 автомашин и до 500 гитлеровцев”.

Но решением Военного Совета 1-й гвардейской танковой армии награды были “понижены” соответственно до ордена Красной Звезды и ордена Отечественной войны 1-й степени.

подавляющее большинство вернувшихся домой фронтовиков занялись восстановлением страны, руководствуясь своей философией, которую сформулировал Владимир Высоцкий:

*“Осмотрелись они, оклемались
Похмелились – потом протрезвели.
И отплакали те, кто дождались,
Недождавшиеся – отревели.
Стал метро рыть отец Витькин с Генкой, –
Мы спросили – зачем? – он в ответ:
«Коридоры кончаются стенкой,
А тоннели – выводят на свет!»”¹⁸⁷*

Н.М. Литвинов был одним из многих. После увольнения в запас его послужной список краток, если не сказать лаконичен:

1946-1947 – начальник военного отдела ОБЛЗО г. Днепропетровск;

1947-1949 – агроном ВВС Киевского военного округа г. Киев;

1949-1952 – зав. Котовского РЗО с. Котовка;

1952-1954 – директор Бузовской МТС с. Котовка;

1954-1956 – студент Мелитопольского института механизации сельского хозяйства;

1957-1958 – директор Губинихской МТС с. Губиниха; 1958—

1959 – директор Новомосковской РТС г. Новомосковск;

¹⁸⁵ Копеник (Cöpenick, Köpnick) – город в Пруссии, в 11,7 км к юго-востоку от Берлина, при слиянии рек Шпрее и Дамы.

¹⁸⁶ И в наши дни Шёнеберг (нем. *Schöneberg*) – район в седьмом административном округе Берлина.

¹⁸⁷ Высоцкий В.С. Баллада о детстве. // Высоцкий В.С. Поэзия и проза. М.: Книжная палата, 1989. С. 274.

1959-1961 – председатель колхоза имени Калинина с. Николаевка;
1961-1965¹⁸⁸ – инженер по спец. работам Новомосковского РОСТ г.

Новомосковск.

Признанием его послевоенной работы стали две медали ВДНХ, которыми он был награждён в 1954¹⁸⁹ и 1959¹⁹⁰ годах.

На флоте есть сигнал, который передают с флагманского корабля: “СДЕЛАНО ХОРОШО”. Такую характеристику можно было дать жизни и работе Николая Макаровича Литвинова. К сожалению, в наши дни всё меньше абитуриентов ориентированы именно на такую оценку своей настоящей и будущей деятельности, не стремясь работать на результат, являясь “адептами принципа МИС¹⁹¹”.

Во времена существования Академии таможенной службы Украины¹⁹² курсантам читался курс “Морально-психологическая подготовка таможенников”, призванный помочь им легче адаптироваться в будущей профессиональной деятельности. Одной из задач этой дисциплины являлась подготовка курсантов к своеобразному отношению в обществе к таможенникам. В самом деле, с точки зрения обычного пассажира, проходящего таможенный контроль, трудно ожидать особой любви к людям, которые осматривают **его багаж**, то есть роются в **его вещах**. Все мы, надеюсь, помним, как с раннего детства, родные говорили нам, что не хорошо рыться в чужих вещах, а “оказывается” есть такие профессии, где служебные обязанности предписывают должностному лицу заниматься именно этим. Для людей штатских профессий хороший совет в своё время дал Владимир Семёнович Высоцкий:

*“Пусть косо смотрят на тебя – привыкни к укоризне, –
Досадно – что ж, родишься вновь на колкости горазд”¹⁹³.*

Но служебные инструкции и неписанные правила, запрещают при выполнении служебных обязанностей использовать не только энергичные выражения без падежей, но и безобидные колкости. Многие специалисты рекомендуют применять “маску флегматичного британца”, которая позволяет выполнять служебные обязанности, закрывшись от воздействия внешних факторов этой своеобразной бронёй. Но посоветовать это одно, а вот помочь надеть эту или другую “маску” – совсем другое дело, так как человек в отличие от куклы может отторгнуть предлагаемые стиль и манеру поведения, или, находясь в этом образе, будет выглядеть противоестественно, дискредитируя

¹⁸⁸ 7.08.1965 был тяжело ранен, в результате неоказания своевременной медицинской помощи и наступивших осложнений скончался 27 октября 1965 года.

¹⁸⁹ Награждён, как директор Бузовской МТС Котовского района Днепропетровской обл.

¹⁹⁰ Награждён, как председатель колхоза имени Калинина Новомосковского района Днепропетровской обл. за выращенные образцы кукурузы гибрида ВИР 42.

¹⁹¹ “Много и сразу”.

¹⁹² Тогда курсанты были не только мотивированны, но и знали, что результат их учёбы влияет на их будущее трудоустройство в таможенных подразделениях.

¹⁹³ Высоцкий В.С. Песенка о переселении душ. // Высоцкий В.С. Поэзия и проза. М. Книжная палата, 1989. С. 122.

тем самым службу, которую он представляет. Вот почему “настраивающий” курсантов психолог должен иметь не только диплом о высшем образовании, но и не только понимать, но и донести до аудитории, чем отличается служба в коллективе в погонах от работы в гражданской организации (фирме).

Ещё одна особенность этой дисциплины в том, что в качестве практического занятия может использоваться любая письменная работа, о которой группа была заранее оповещена. Элементом морально-психологической подготовки станет обращение внимания преподавателем на внешние проявления вазомоторных и вегетативных нервных реакций того, кто неудачно пытался списать и на его промахи в размещении “дополнительной литературы”.

Но при подготовке людей в погонах нельзя не учитывать преемственность поколений и особенности передачи опыта молодым коллегам. Для этого необходимо воспитывать чувство уважения к своим предшественникам, писанным и неписанным традициям¹⁹⁴ службы. К слову о Службе. Несмотря на то, что в странах, появившихся на политической карте после соглашения, подписанного в Беловежской пуще в декабре 1991 года, историки (и не только) рассказывают о многовековых традициях государственных служб, призванных защищать правопорядок и государственные интересы, будем реалистами. Фактически эти службы, как в признанных, так и в непризнанных государствах ведут свою историю от советских предшественников, вышедших из структуры ВЧК-ОГПУ-НКВД. Но сейчас на территории Украины память о солдатах, верных присяге¹⁹⁵, стала не популярна. Украинские СМИ в своих репортажах на подсознательном уровне объясняют и обосновывают своим слушателям, зрителям и читателям правоту председателя гаражно-строительного кооператива “Фауна”¹⁹⁶, сказавшего: “Вовремя предать – это не предать, а предвидеть”. Вот почему, верность долгу и принципам трактуется “экспертами”, допущенными к эфиру, как своего рода отсталость и неполноценность. Но только тогда, когда силы, которые они представляют, находятся в оппозиции. Как только их “работодатели” приходят к власти, они, ещё вчера кричавшие о свободе слова, принимают даже не решения, а законы, усиливающие контроль не только над СМИ, но и над духовной жизнью и общественным мнением¹⁹⁷... Прочтите строки, написанные в далёком 1980 году Ирины Ратушинской:

¹⁹⁴ Эти традиции не видны подавляющему большинству обычных граждан, не связанных с этими службами, а некоторые кажутся непонятными, если не дикими. Речь идёт, например, о том, что у новичка прячут фуражку, которую тот должен найти, чтобы не срывать выход смены. На самом деле – это не издевательство, а предоставленная возможность продемонстрировать новичку (на глазах всей смены) свои профессиональные качества по упрощённой схеме, так как известно, что необходимо найти.

¹⁹⁵ Достаточно вспомнить, что кричали людям в погонах зимой 2013-2014 в Киеве, и как их “встречали” после Майдана.

¹⁹⁶ В художественном фильме Э.А. Рязанова “Гараж” (1979).

¹⁹⁷ Прекрасной иллюстрацией вышесказанному является телевизионный фильм “Замыслил я побег” (2003), снят Мурадом Ибрагимбековым по одноимённой повести Юрия

*“Господа нигилисты свергают святыню... недурно!
Им не нужны золотые кумиры – возьмут серебром.
Ты им дашь в феврале поиграть с избирательной урной
И за это научишь слова вырубать топором.*

*И сегодня, и завтра – все то же, меняя обличья, —
Лишь бы к горлу поближе! – и медленно пить голоса,
А потом отвалиться в своём вурдалачьем величье Да
иудино дерево молча растить по лесам”.*

Современные “либералы” вольно или не вольно повторяют путь нигилистов XIX века, не задумываясь о последствиях, как бы они не отреклись от этого. Интересно, что поэт имела в виду февраль 1917 года, но после февраля 2014 эти слова на территории Украины получили бы новое звучание, если бы народ продолжал читать. Героями называют не тех, кто защищал границу, но тех, кто с оружием в руках переходил границы СССР с 1920-х до конца 1950-х и контрабандистов¹⁹⁸, а память о пограничниках, таможенниках и их коллегах из других структур всячески очерняется и уничтожается, как это случилось в Киеве с памятником чекистам (**рисунок 46**). Примечательно, что городские власти, после того как у “лиц, скрывающих свои лица” ничего не получилось, заявили, о планах по переносу памятника, но, подогнав строительную технику, разрушили его силами коммунальных служб. Более того, в наше беспокойное время отдельные, как государственные, так и негосударственные¹⁹⁹ органы и организации возвеличивают лиц, которые в соответствии с международным правом и решением Нюрнбергского трибунала являются военными преступниками. Они же всячески не только осуждают проведение на территории Украины таких акций памяти, как “Бессмертный полк”, но и препятствуют их проведению силовыми методами руками точнее кулаками то ли “активистов”, то ли экстремистов. Примечательно, но когда в 9 мая 2017 в Днепропетровске ветераны-афганцы и сотрудники правоохранительных органов **объяснили** этим “молодым” людям

Полякова. В сценах диалогов одних и тех же лиц во время московских событий августа 1991 и октября 1993 это качество проиллюстрировано в полной мере.

¹⁹⁸ Наивно ожидать, что контрабандисты, заняв официальные должности в таможенной (пограничной) службе, будут защищать экономические интересы государства. Хотя, “отойдя от дел” они были бы прекрасными лекторами на курсах повышения квалификации таможенников.

¹⁹⁹ Но с полномочиями, превосходящими государственные институты. Их сотрудники заняты переписыванием истории в стиле не доброй памяти академика М.Н. Покровского (1868-1932). Примечательны их “методы”, о которых “не принято вспоминать”. Но в Интернете ещё можно найти развёрнутые статьи о том, как в 2009 году фотографии голода в Поволжье точнее в Саратове 22.02.1922 и фотографии сделанные в США в августе и ноябре 1936 года в штате Оклахома на “специализированной” выставке в Севастополе представили, как фото голода 1932-1933 гг. на территории Украины. При этом роль западных санкций, введённых против СССР в то время, как одну из причин голода в СССР, до сих пор остаётся вне поля их зрения. Напомню, что в этот период СССР не мог продавать своим “западным партнёрам” ничего кроме зерна. Но “как вы можете плохо думать о Его Величестве ЗАПАДЕ, когда есть Россия”?!?!

на **доступном** им языке, как себя следует вести в приличном обществе, днепропетровский градоначальник приказал советам ветеранов освободить принадлежащие городу помещения и прекратил их финансирование.

Здесь уместно вспомнить историю с памятником семи генералов в Варшаве. Генералы М. Гауке (Maurycy Hauke), С. Потоцкий (Stanisław Potocki), Й. Новицкий (Józef Nowicki), И. Блюмер (Ignacy Blumer), С. Трембицкий (Stanisław Trębicki), Т. Я. Семеновский (Tomasz Jan Siemiątkowski) и полковник Ф. Н. Мецишевский (Filip Nereusz Meciszewski) были убиты польскими повстанцами вечером 17(29).11.1830 года. Причина убийства была очень “уважительна” – они отказались нарушить военную присягу. Установленный 29.11.1841 года памятник был разрушен поляками в апреле 1917 года с разрешения немецких оккупационных властей, так как “*варшавяне, публично демонстрирующие свои “патриотические” чувства, считали восставших героями, а оставшихся верными присяге – национальными изменниками*”. И сейчас на территории Украины героями объявляют всех осуждённых в Советском Союзе, не задумываясь, как говорил М.Н. Задорнов, кто направлял в суд дела этих “борцов с режимом” КГБ или ОБХСС. Ю.В. Грунин²⁰⁰ дал ёмкую характеристику этим “борцам с режимом” в стихотворении “Парад предателей”²⁰¹:

*“Вот стоит отдельный ряд
самых пакостных:*

*комендант, как на парад,
вывел капо²⁰² всех.*

*Первый – мятый, точно жесть,
раскоряченный.*

– Нуммер эрстэ, кто ты есть?

– Раскулаченный!

*Рядом – липкий, словно лесть,
верной псиною.*

– Нуммер цвайтэ, кто ты есть?

– Репрессированный!

*Третий – как к награде здесь
вдруг представленный.*

– Нуммер дриттэ, кто ты есть?

– Против Сталина!..

*Коменданта в самый раз
одурачили.*

*Где, когда, кого из вас
раскулачили?*

*Вы ходили по стране, –
псы, спесивые.*

*Никогда таких вот не
репрессировали!*

*Вы, сравнимые с дерьмом,
против Сталина?*

*Вы же нас в тридцать седьмом
к стенке ставили!*

*Нынче страх вам глушит речь,
сводит скулы.*

*Вам важней всего сберечь
ваши шкуры.*

*Вот у Гитлера сейчас
на подёнке.*

Только ждут потёмки вас.

Вы – подонки.

*Нам бы вас в последний марш
так вот выстроить!*

*Нам бы в вас, лек михь ам ариш²⁰³,
залом выстрелить...”*

²⁰⁰ Юрий Васильевич Грунин (1921-1924) – выживший узник концлагеря поэт, писатель, художник, архитектор.

²⁰¹ Грунин Ю. Пленные строки. // Огонёк. М.: Правда, 1989. – № 25 (июнь). С. 9.

²⁰² Капо – надзиратель из привилегированных заключённых в гитлеровских концлагерях, осуществлявший низовой контроль над подчинёнными ему заключёнными.

²⁰³ Немецкое ругательство.

Кого же “новые светочи науки” де-факто объявили новым примером для подражания? Вот уже несколько десятилетий “свідомі” историки, “восстанавливая историческую справедливость”, пытаются отчистить “репутацию” организаторов и участников уничтожения мирного населения по этническому признаку, добиваясь их полной реабилитации на международном уровне, как правило, бездоказательно отрицая написанное в СССР и ПНР по этому вопросу. Особую неприязнь вызывают у современных украинских идеологов художественных фильмы²⁰⁴, снятые в сопредельных странах о нашей общей истории. Кого же они де-факто объявили на территории Украины новыми примерами для подражания?

Может быть это Зигмунт Ян Румель (1915-1943) – поэт, живший на Волыни и писавший стихи на польском и украинском языках (**рисунок 46**)? Его стихотворение “Две матери” не просто устанавливало мосты, а “сшивало” два близких народа, живущих в одном государстве:

*“Две матери-родины ласкали меня в детстве:
Одна балтийским янтарным гребнем расчёсывала меня,
Вторая, словно переливы бурных вод по речным порогам,
Пела под звуки лиры о слепой долюшке-судьбе”*²⁰⁵.

Нет, его имя и творчество практически не были известны на территории Украины до выхода в 2016 году польского фильма “Волынь”, в котором была показана трагическая гибель поэта.

Официально в пантеон украинских героев включён Юрий Стемальщук (1920-1945) более известный, под псевдо “Кайдаш” и “Рудый” – один из организаторов УПА на Волыни. Ключевым моментом в его биографии для украинских исследователей является опровержение факта сообщения Стельмащука о месте нахождения его непосредственного начальника Дмитрия Клячківського (Дмитра Клячківського)²⁰⁶. То есть вопрос перед “украинскими патриотами”²⁰⁷ поставлен ребром: сдал генерал первой степени “Рудый” чекистам генерала “Клима Савура” или не сдал²⁰⁸. Аргументы в последнем

²⁰⁴ Первым “под раздачу” попал шестой фильм из цикла “Государственная граница” – “За порогом победы” Фильм был снят в 1987 году на киностудии Беларусь-фильм режиссёром Б. Степановым по сценарию О. Смирнова. Начиная с середины 90-х его просто “изымали” из эфиров подавляющего большинства украинских телевизионных каналов. Бурно-негативную реакцию вызвали фильмы Ежи Гофмана “Огнём и мечём” (1999) по одноимённому роману Г. Сенкевича и “Матч” (2012) режиссёра Андрея Малюкова. Но особое неудовольствие у современной украинской “элиты” вызвал польский фильм “Волынь”, снятый режиссёром Войцехом Смажовским по мотивам рассказов Станислава Сроковского в 2016 году.

²⁰⁵ К сожалению, стихотворение представлено не в литературном, а в адаптированном переводе. URL: <https://www.proza.ru/2018/03/11/269> (дата обращения 21.06.2018).

²⁰⁶ Миронов Г. Тимофей Строкач. // Пограничники. Сборник. М.: Молодая гвардия, 1977. С. 259-264.

²⁰⁷ При этом особую неприязнь у них вызывает вышеупомянутый публицистический очерк Георгия Миронова о Тимофее Строкаче.

²⁰⁸ URL: <http://www.istpravda.com.ua/articles/2017/08/29/150184/> (дата обращения 26.11.2018).

утверждении просто умиляют: “*“Рудый”*, указав район нахождения разыскиваемого объекта, показал дом, в котором его не было”. А то, что чекистами был оцеплен весь предполагаемый район и перекрыты возможные пути отхода, так это случайность²⁰⁹.

Изредка наши современники вскользь пишут об “образовании”, которое Стельмащук получил в Германии по линии немецких спецслужб, о том, как он “создавал базы и вооружённые силы на Волыни” и “героически сражался”. Вот только против кого и как? Польский парламент уже дал оценку деятельности украинских националистов на территории западной Украины и восточной Польши, определив их, как геноцид, что вызвало “бурю негодования” на территории Украины. Одним из аргументов, что ничего такого не было, является фотография повешенных на дереве “гроздьё” детей, которая легла в основу памятника в Пшемысле. Аргументировано доказывают, что это не польские, а цыганские дети, и что снимок был сделан задолго до 1943 года. Но вот незадача, помимо той фотографии, существуют и другие. И хранятся они не только в Киеве, где нужные документы “невозможно найти”²¹⁰. Опубликованные фотографии²¹¹ – это документальные факты. И поверьте, фотография убитых 7-8.05.1943 детей в селе Катариновка²¹², не самая шокирующая в отличие от указания, повода к убийству и способа убийства. Так вот – это не “распятый мальчик на Донбассе”, по поводу которого в украинских СМИ принято ёрничать. Но вернёмся к Юрию Стельмащуку и Яну Румелю. Их встреча подробно описана в польской литературе, но игнорируется на территории Украины. Почему? Да потому, что Ян Румель – комендант VIII округа – “Волынь” и Кшиштоф Маркевич – командир отрядов Армии Крайовой на Волыни были уполномочены вести переговоры с УПА от имени польского эмигрантского правительства. Договоренность о проведении переговоров была достигнута. Чтобы соответствовать официальному статусу, Румель и Маркевич **пришли в мундирах, как польские офицеры**. Согласно условиям без оружия и охраны – с ними был только возница Витольд Добровольский.

На переговоры в назначенное место²¹³ поляки прибыли 7 июля. И тут же были арестованы по приказу Ю. Стельмащука. В течение трех дней их пытали, стараясь получить информацию о польских вооружённых формированиях, действовавших в регионе. **10 июля 1943** года Румель, Маркевич и Добровольский²¹⁴ были не просто казнены – их разорвали лошадьми.

²⁰⁹ Там же.

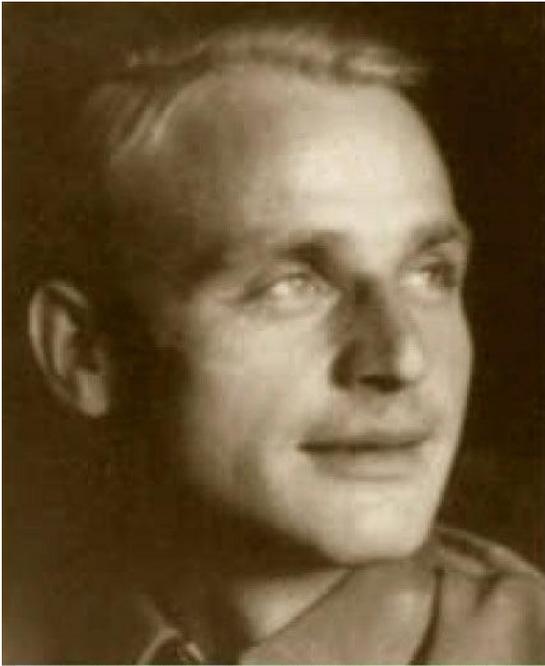
²¹⁰ Как, например, “не смогли” в архивах СБУ найти документы об участии батальона “Нахтигаль” в львовском еврейском погроме 1941 года и убийстве польских профессоров.

²¹¹ Лишь малая часть существующих фото доказательств.

²¹² **Рисунок 46.**

²¹³ Польское село Кустычи под Ковелем к тому времени уже более 10 дней было захвачено северо-западной группой УПА Ю. Стельмащука, который после убийства польского населения развернула там свой “штаб”.

²¹⁴ В ряде работ можно прочесть, что Витольд Добровольский погиб в перестрелке, так как ушедшие на переговоры парламентарии оставили ему свои пистолеты. Но есть и упоминание, что он был убит после перестрелки.



Жертвы бандеровской резни в с. Катариновка (Волынская обл.) ночью 7-8 мая 1943 г.



Слева:	В центре:	Справа:
Януш Мекаль 3 года. Поляк. Переломаны руки и ноги.	Стася Стефаяк. 5 лет. Дочь поляка и украинки. Вспорот живот мотыгой.	Марек Мекаль. 2 года. Поляк. Заколот штыками.

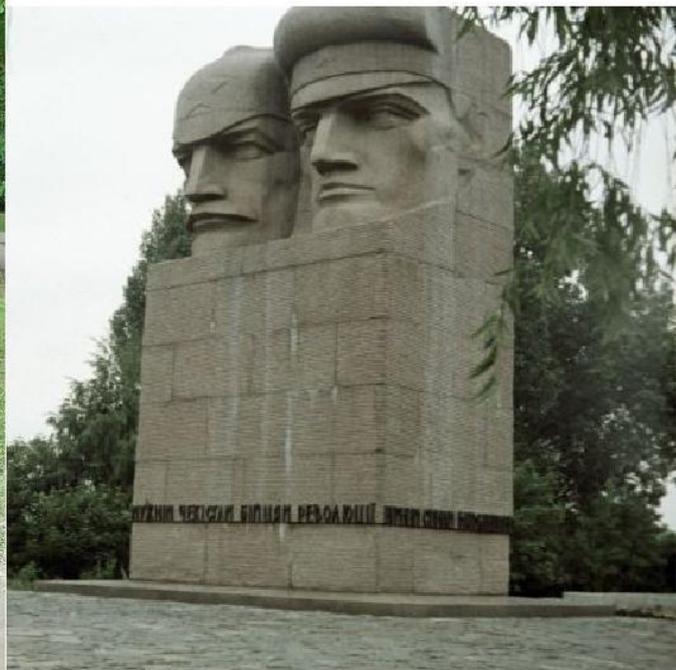
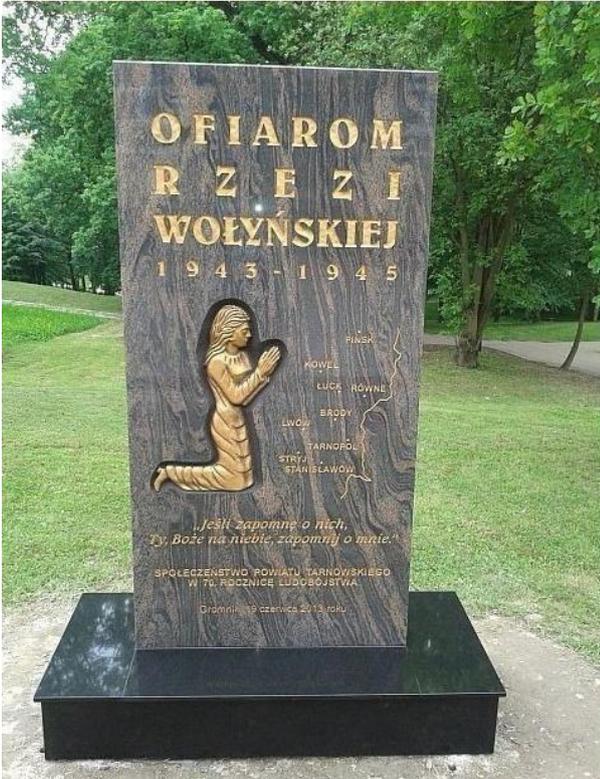


Рисунок 46. Жертвы украинских националистов на Волыни: Зигмунт Ян Румель (Zygmunt Rumel) (слева); дети убитые украинскими националистами в ночь с 7 на 8.05.1943 г. в селе Катариновка Волынская область (справа)²¹⁵. Внизу: Памятник жертвам Волынской резни, открытый в польском городе Громник 19.06.2013 года (слева); Киев “Памятник чекистам – бойцам революции” скульптор В.З. Бородай, архитектор А. Ф. Игнащенко (справа).

²¹⁵ Эту фотографию можно найти не только по указанным ниже электронным адресам. URL: <http://5fan.info/otrbewotrmerotrmer.html> (дата обращения 15.05.2015) и URL: <http://www.liveinternet.ru/users/nomad1962/post355197052> (дата обращения 10.02.2017).

Следующий день после казни Румеля и Маркевича – 11-го июля 1943-го – стал самым кровавым днем в истории Волыни. Пошедшие в разнос резуны из УПА, вместе с “мирными украинцами ” напали на десятки польских и “смешанных” сёл, убив тысячи мирных людей – стариков, женщин и детей. Но остановимся на событиях 7.07.1943. Польские представители не просто пришли на согласованные переговоры, они были парламентарями в военной форме со знаками отличия. Их убийство²¹⁶ – военное преступление. Всё это нашло своё отражение в фильме “Волынь”, который не является антиукраинским, как его пытаются представить официальные и совсем не официальные силы на территории Украины. Примечательно, что в порыве “коллективного осуждения” никто не заметил образ украинца созданный Георгием Поволоцким. Его герой – крепко сколоченный мужчина с молотом в руке участвует в прочёсывании поля в поисках уцелевших после ночной резни поляков. Увидев польскую девочку-подростка, он проходит мимо неё, сделав вид, что принял её за мёртвую. А в следующей сцене этот мрачный и не произнёсший ни одного слова человек возвращается и на руках уносит ребёнка с этого страшного поля смерти. Выжили ли они? Мы можем только надеяться. В Израиле таких людей называют Праведниками Мира, ибо кто спас одну жизнь, тот спас весь мир. У части украинцев эта позиция вызвала и вызывает отторжение²¹⁷: раз пошёл против “своих”, значит предатель. Сколько из украинцев погибших на Волыни в те страшные годы были убиты не поляками во время “акций возмездия”²¹⁸, а украинскими националистами за отказ убивать поляков? Этого мы вряд ли когда-нибудь узнаем точно. Но эти случаи были, и Войцех Смажовский не обошёл их своим вниманием.

Не случайно на многих польских памятниках²¹⁹, установленных в память о невинно убиенных мирных жителях написано: **“ЕСЛИ Я ЗАБУДУ О НИХ, ТЫ БОЖЕ НА НЕБЕ, ЗАБУДЬ ПРО МЕНЯ”**.

Говоря о двойных стандартах в оценке не только события, прошедшего более 75 лет назад, но и памятников, нельзя не упомянуть памятник в польском городе Громник (рисунок 46). На чёрной плите рельефное изображение преклонившей колени в молитве женщины обращённой лицом к “карте”, на которой мы видим названия Пинск, Ковель, Луцк, Ровно, Броды, Львов, Тарнополь, Стрый, Станислав, которые символизируют масштаб трагедии. Иначе на этот памятник посмотрел ранее упоминаемый украинский профессор Дмитрий Веденеев, написавший по этому поводу: “Складывается впечатление, что

²¹⁶ Даже если бы их “просто расстреляли”.

²¹⁷ В 2012 году автор этих строк общался с украинкой из Тернопольской области. В процессе продолжительной беседы разговор зашёл о событиях 1943 и последующих годов на её малой родине. Хотите, верьте – хотите, нет, но то с какой гордостью она говорила о том, как её земляки (об участии её родных в этом ... она умолчала) “очистили” эту территорию от польского населения – трудно описать словами.

²¹⁸ И это тоже показано в фильме.

²¹⁹ В городах Вроцлав, Хелм, Громник, Пшемьсель.

молятся не скільки про жертві, скільки про втрачені кордони”²²⁰. Типичная для современных украинских идеологов и политиков риторика, применяемая к Крыму и Донбассу, в которых их интересует территория, а не люди.

Ряд украинских историков заявляет, что пора перестать принимать в расчёт историческую память²²¹ и устную историю, так как “живых свидетелей” практически не осталось, а воспоминания их потомков не могут считаться доказательством²²². При этом все мифы и легенды о голоде 1932-1933 гг. принимаются ими, как доказанные факты, хотя это было на 10 лет раньше и доживших до наших дней свидетелей, бывших тогда в состоянии воспринимать действительность, осталось ещё меньше. Услышав эти факты, коллеги, как и сотрудники украинских телеканалов, в лучшем случае делают очень круглые глаза и спрашивают: “А что разве это было?” или просят “не нагнетать”, в худшем... Тем не менее, сами каналы вне зависимости от взаимоотношений их владельцев с официальной властью активно повышают градус противостояния. Так, например, 12 и 13.11.2018 года украинские телеведущие со слезами в голосе рассказывали о 310-й годовщине взятия Батурина А.Д. Меншиковым, традиционно пропуская “незначительные” с их точки зрения детали и факты. О “незначительности” фактов говорит лишь один пример. 2013-2015 год из “каждого утюга” на территории Украины цитировали Бисмарка – железного канцлера Германской империи. “Эксперты” в студиях с апломбом завершали

²²⁰ URL: <http://www.istpravda.com.ua/articles/2013/07/4/128710/> (дата обращения 26.11.2018)

²²¹ Так уж случилось, что и Николай Макарович Литвинов и его родственники в своё время сталкивались с этими “украинскими героями” и видели последствия их “геройств”. Николай Макарович участвовал во Львовско-Сандомирской наступательной операции, а после войны был в командировке в Тернопольской области, где закупал картофель. Поезд на восток должен был отправиться ночью, но начальник станции не только предупредил о готовящейся резунами “встрече”, но и отправил поезд днём – несколькими часами раньше. Его старший брат Григорий Макарович Литвинов был тяжело ранен в Венгрии (дочь вспоминала, что одним из её сильных детских впечатлений было то, как она вставляла свой кулачок в место ранения отца). На излечении он находился в госпитале на западной Украине. По его словам, его спасли два несвязанных между собой события. Во-первых, он заболел сыпным тифом, во-вторых, в госпитале служил его земляк. Во время очередного приступа этот земляк накрыл больного своей шинелью, а сам пошёл в ближайшую деревню за керосином – выводить вшей. За время его отсутствия на госпиталь напали резуны, вырезавшие и пациентов и медперсонал. В живых остались лишь два человека – Григорий Макарович, которого из-за второй шинели приняли за мёртвого и его земляк. Последний, чтобы не искушать судьбу отправил его санитарным поездом на восток. Евгения Антоновна Литвинова – вдова погибшего в 1941 году в районе Львова Василия Макаровича Литвинова прожила войну в Тернопольской области в селе Гримайлов с двумя детьми. То, что они выжили – двойное чудо, так как она была и полькой и женой старшего лейтенанта Красной Армии. Её воспоминания лучше опустить, сказанного выше более чем достаточно.

²²² Хотя нередко в таких делах и показания живых свидетелей не принимаются в расчёт. Показателен вывод суда по делу Герберта Цукурса. Обвинения с него были сняты, так как во время расстрелов в рижском гетто и Румбуле выжившие свидетельницы видели его, стоящего с пистолетом в руке над трупом, но не видели, как он стрелял. Этого оказалось достаточно и Герберт Цукурс – “белый и пушистый” национальный герой Латвии, “случайно попавший в плохую компанию” в память о котором в Латвии поставили мюзикл.

свои выступления фразой, что договора, подписанные с Россией *“не стоят той бумаги, на которой они написаны”*, “упуская из виду”, что полностью эта цитата звучит так: *“Не надейтесь, что единожды воспользовавшись слабостью России, вы будете получать дивиденды вечно. Русские всегда приходят за своими деньгами. И когда они придут – не надейтесь на подписанные вами иезуитские соглашения, якобы вас оправдывающие. Они не стоят той бумаги, на которой написаны. Поэтому с русскими стоит или играть честно, или вообще не играть”*²²³. Как говорится, почувствуйте разницу.

В уже далёких 2011-2013 годах автор писал о тех опасных тенденциях дегуманизации, которые господствовали в эфирах львовского телевидения, отмечая их потенциальную угрозу для государства и его граждан [31; 32; 69; 70]. Действительность превзошла те, казалось бы, мрачные прогнозы. На территории современной Украины лица, пришедшие к власти в феврале 2014, не просто продолжили, а усилили процесс дегуманизации. Осуждая политику большевиков с 1917 года, они не только пошли по тому же пути, но и превзошли столь ими осуждаемых предшественников, возведя (как минимум) вандализм и ксенофобию в ранг важнейших элементов государственной политики, что ставит под угрозу существования сам институт украинской государственности.

Говоря о наших днях, не обойтись без пресловутой рефлексии. Вот лишь один пример. В Днепропетровске среди прочих была переименована улица им. Рогалёва. Расстрелянный 14.09.1937 комдив Федор Фёдорович Рогалёв до своего ареста командовал 7-м стрелковым корпусом, штаб которого располагался в Днепропетровске. В июне 1937 был арестован в Днепропетровске, обвинён в участии в военно-фашистском заговоре в Киевском военном округе. Находясь под следствием, 14.09.1937 признал себя виновным, по признанию выживших после мер особого воздействия. Приговор был приведён в исполнение в этот же день. О том, как работали следователи в Запорожье и Днепропетровске те годы можно узнать из воспоминаний правозащитника Петра Григорьевича Григоренко, старший брат которого в начале 1938 года провёл месяц в Запорожском НКВД. В 1938 году майор П.Г. Григоренко – слушатель Академии Генерального Штаба, пообщавшись с приехавшим из Запорожья братом, записался на приём к А.Я. Вышинскому – Генеральному прокурору СССР, а несколько позже и к его первому заместителю Роговскому и главному военному прокурору армвоенюрист Рогинскому. В результате в Запорожье были отправлены две проверочные комиссии: сначала из Днепропетровска во главе с областным прокурором, а когда выяснилось, что ничего не изменилось, то и из Генеральной прокуратуры СССР. Последнюю комиссию возглавил следователь по особо важным делам из Прокуратуры СССР Реутов. В результате, самые “активные” запорожские следователи, Запорожский городской и Днепропетровский областной прокуроры были арестованы.

²²³ URL: https://ru.wikiquote.org/wiki/Отто_фон_Бисмарк (дата обращения 17.04.2015).



Рисунок 47. Днепропетровск улица Рогалёва и комдив Фёдор Фёдорович Рогалёв.

Но не следует забывать и о массовом публичном “одобрямсе” местных жителей, которые до сих пор призывают всевозможные кары на головы тех, в чей адрес власть сказала “фас!” После реабилитации 6.10.1956 власти города переименовали в память о казнённом комдиве маленькую улицу в центре. Но задули новые ветры 24.11.2015 память о командире, который отличился в 1920 году в боях с поляками в районе Коростеня²²⁴ и до 1937 года входил в число руководителей города и области, была вычеркнута из истории города. Интересно, как спустя годы специалисты объяснят этот пример рефлексии местных властей? И какую историческую справедливость они восстановили своим решением? Показательно, что в 2016-2017 гг. в лексикон журналистов телевизионного канала “112 Україна” вернулись словосочетания “*враги народа*” и “*борьба с врагами народа*”, которые звучали в прямом эфире с разной интенсивностью, практически ежедневно.

О роли украинских СМИ в уничтожении культурного наследия автор писал ещё в 2015 году [68], за эти три года ситуация лишь ухудшилась. Нет нужды цитировать, как называют находящихся за “линией разграничения” те, кто считает себя украинскими политиками, экспертами и журналистами. Мосты

²²⁴ То есть защищавшего территориальную целостность Украины, которой ещё один “национальный герой” – С. Петлюра расплачивался с Польшей по Варшавскому соглашению 1920 года, за военную помощь, чтобы править оставшейся частью УНР.

ведь легче сжигать, чем строить. Показательной в процессе дегуманизации общества является деятельность украинских государственных и региональных СМИ. В качестве примера приведу лишь несколько примеров высказываний украинских media “звёзд” различной величины.

19.01.2014 года Татьяна Гончарова – “звезда” телеканала “112 Україна” в прямом эфире заявила телезрителю, обратившего внимание находившихся в студии на горящих на улицах Киева бойцах “Беркута”, забрасываемых “мирными протестующими” бутылками с зажигательной смесью: *“Спасибо, что обратили на это наше внимание. Но ничего страшного не происходит. Это горят не люди, а их форма”*.

30.04.2014 “звезда” львовского канала “Zik” Остап Дроздов в своей авторской программе “Прямим текстом” обсуждал со своей молодой гостьей, представленной им как писательница²²⁵, как лучше сжечь тех, кто забаррикадировался в административных зданиях Донецка, Луганска и Одессы. Нельзя не вспомнить и рекламу футбольного клуба “Карпаты”, транслируемой несколько месяцев до этого на телеканале “ZiK”, и те аплодисменты, которыми **2.05.2014** находившиеся в студии Савика Шустера на УТ-1 встретили в прямом эфире комментарии Алексея Гончаренко и кадры уничтожения людей на Куликовом Поле и в Доме Профсоюзов в Одессе.

8.01.2016 года Елена Кальянова, которая считает себя “звездой” днепропетровского телевидения, позволила себе циничное высказывание о жителях города в прямом эфире программы “Доживём до понедельника” на “9 канале”. Комментируя очередной акт вандализма в Днепропетровске – не законный снос памятника Григорию Петровскому 29.12.2015, она заявила: *“Два месяца возмущаются и порядок. Дело то сделано. Памятник назад уже никогда не вернётся”*.

Яркие и, к сожалению, неединичные, примеры отношения к жителям своего города и своей страны, как к половой тряпке, вытирая о них и их чувства ноги, а точнее, примеры политики интенсивной дегуманизации своих оппонентов через СМИ. К чему только приведут эти высказывания не только страну, но и их авторов²²⁶? Ответ, как ни странно, дала жизнь и быстрее, чем им бы хотелось. Некоторые, наверное, помнят, как украинские журналисты наслаждались действиями депутата О. Ляшко, который в присущей ему манере 6.06.2014 порвал журналистское удостоверение аккредитованного в Верховном Совете Украины журналиста ВГТРК Александра Балицкого и выгнал его из

²²⁵ Эта молодая особа не называла своего имени, предпочтя скрыться под псевдонимом, который имитировал труднопроизносимый “nik”.

²²⁶ Не следует забывать, что на Нюрнбергском процессе (20.11.1945 – 1.10.1946) над главными военными нацистскими преступниками в качестве обвиняемого проходил и главный радиокомментатор Рейха Г. Фриче. И хотя суд вынес ему оправдательный приговор, но многие его коллеги были осуждены национальными судами к высшей мере наказания, как военные преступники и предатели. Чтобы не быть голословным назову лишь одно имя – Вильям Джойс (более известный англоязычным радиослушателям немецкого радио, как Лорд Хау-Хау). Этот радиокомментатор политических событий в министерстве Й. Геббельса после войны был повешен по приговору суда, как военный преступник.

здания украинского парламента. Как они же натравливали “активистов” на женщин корреспондентов российских СМИ на улицах Киева и, как радовались, снимая их унижения. Помнят и те комментарии в прямых эфирах о смертях корреспондентов на Донбассе. “Неожиданно” наступила осень 2018 года и уже даже не нападения на украинских журналистов в центре украинской столицы стали обыденностью, но и то, что украинский парламент проголосовал за принятие мер против украинских “оппозиционных” телеканалов. Как здесь не вспомнить строки из Нагорной проповеди Иисуса Христа: “... *каким судом судите, таким будете судимы; и какою мерою мерите, такую и вам будут мерить*”²²⁷.

Вы можете уточнить, а при чём здесь подготовка будущих таможенников? Так ведь мы их не в вакууме готовим! Вышеперечисленное – это даже не фон, а составляющая их жизни. Они не просто сидят в Интернете, а сталкиваются с этим в своей повседневной жизни и сравнивают это с тем, что слышат в аудитории. Как им избежать раздвоения личности? Вот Вам лишь один пример. 15.05.2018 в Университете таможенного дела и финансов кураторы академических групп получили распоряжение провести беседу о недопустимости работоторговли и т.д., приуроченную к международному дню защиты детей. В этот же день в Киеве был задержан журналист К.В. Вышинский. Сразу же на украинских телеканалах и в Интернете началось активное обсуждение о формировании “*обменного фонда для торговли с Россией*”. И как прикажете в такой информационной политике проводить воспитательные беседы? Более того, одним из основных элементов морально-психологической подготовки людей в форме является уважение профессионализма коллег, которые погибли при исполнении служебных обязанностей, предотвратив своей смертью жертвы среди гражданского населения. 5.10.2014 года в городе Грозный террорист-смертник пытался пройти на концерт в честь дня города. При попытке миновать первый эшелон безопасности был остановлен офицерами полиции. Раздался взрыв. 5 офицеров полиции: майор Бецаев Вахид Якубович, старшие лейтенанты Шатаев Иса Жаналович и Шокаев Валид Исаевич, лейтенант Орзамаев Хамзат Усманович и прапорщик Мальсагов Абас Мутушевич погибли на месте, 12 полицейских были ранены, но ни один гражданский не пострадал. Люди выполнили свой долг, что достойно уважения, а то, как их смерть комментировал на украинском телевидении А. Геращенко (не только народный депутат Украины, но в то время и советник главы МВД) и ему подобные официальные лица, журналисты и “эксперты”, оставляю на их совести. И вот в этом кипящем котле и приходится готовить тех кто, возможно, придёт на границу защищать экономические интересы страны, подводя слушателей к осознанию смысла слов, произнесённых патриархом Сербской православной церкви Павлом, которые становятся всё более актуальными: “*Мы не выбирали ни страну, где родимся, ни народ, в котором родимся, ни время в котором родимся, но выбираем одно: быть людьми или нелюдьми*”.

²²⁷ Евангелие от Матфея 7-я глава, 2-й стих.

СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ И РЕПРОДУКЦИЙ.

стр.

- Рисунок 1.** вверху: Сергей Дмитриевич Милорадович Путешествие Аввакума по Сибири 1898. Государственный музей истории религии. Санкт-Петербург; внизу: Владимир Николаевич Гаврилов Радищев Александр Николаевич холст, масло. 134x199 см, 1954. Саратовский государственный художественный музей имени А.Н. Радищева. 13
- Рисунок 2.** Павел Петрович Соколов-Скала “Иосиф Виссарионович Сталин в Туруханской ссылке в 1916 г.” 1949 г. Местонахождение этой картины мне неизвестно. 14
- Рисунок 3.** Михаил Петрович Нестеров “С отъездом” (один из вариантов названия: “Проводы купца из гостиницы”) холст, масло, 1880. В настоящее время по косвенным данным находится в частной коллекции. 15
- Рисунок 4.** вверху: Василий Ефимович Экгорст “На постоялом дворе” холст, масло. 69,5x107 см. Находится в частной коллекции; внизу: Рудольф Фёдорович Френц “На постоялом дворе” холст, масло. 87x141 см. Краснодарский краевой художественный музей имени Ф.А. Коваленко. 17
- Рисунок 5.** Николай Алексеевич Касаткин “У шлагбаума. Большая дорога” холст, масло. 51x87 см, 1890. Пермская государственная художественная галерея. 19
- Рисунок 6.** вверху: Николай Егорович Сверчков “Случай на дороге” холст, масло. 1840. Находится в частном собрании; внизу: Карта Московско-Сибирского тракта. 21
- Рисунок 7.** Сергей Васильевич Иванов “На новые места. Русь идёт!” холст, масло. 1886. Национальный художественный музей республики Беларусь. Минск. 25
- Рисунок 8.** Николай Егорович Сверчков “Тройка” холст, масло. 64x104,5 см, 1848. Омский областной музей изобразительных искусств имени М.А. Врубеля. 26
- Рисунок 9.** Николай Егорович Сверчков “По Великому Сибирскому пути. (В ссылке)” холст, масло. 102x142 см, 1883. Государственный художественный музей Алтайского края. Барнаул. 29
- Рисунок 10.** Исаак Ильич Левитан “Владимирка” холст, масло. 79x123 см, 1892. Государственная Третьяковская галерея. Москва. 30
- Рисунок 11.** Николай Егорович Сверчков “Гуськом” холст, масло. 1883. Одесский художественный музей. 33
- Рисунок 12.** Николай Николаевич Каразин “На Волге. Переправа” бумага на картоне, акварель. 28,2x41,8 см, 1904. Находится в частном собрании. 34

- Рисунок 13.** Константин Александрович Вещилов “В дороге” холст, масло. 50x81 см, 1903. Пермская государственная художественная галерея. 35
- Рисунок 14.** вверху: Константин Фёдорович Юон “Тройка у Старого Яра зимой” холст, масло. 71x89 см, 1909. В 1987 году находилась в Государственном музее изобразительных искусств Киргизской ССР в городе Фрунзе (в наши дни Бишкек); внизу: Владимир Егорович Маковский “У «Доминика»” холст, масло. 34x43 см, 1910. Находится в частной коллекции. 46
- Рисунок 15.** Владимир Егорович Маковский вверху: “В ресторане” холст, масло. 125x177 см, 1897-1914. Государственный музей изобразительных искусств имени А.С. Пушкина. Москва; внизу: его же “В таверне” 36x28 см, 1887. Находится в частной коллекции. 47
- Рисунок 16.** Борис Михайлович Кустодиев вверху: “Московский трактир” холст, масло. 99,3x129,3 см, 1916. Государственная Третьяковская галерея. Москва; внизу: “Извозчики в трактире” акварель, бумага на картоне. 34x41 см, 1920 Бердянский художественный музей имени И.И. Бродского. 48
- Рисунок 17.** вверху: Владимир Егорович Маковский “Ночлежный дом (близ Хитрова рынка)” холст, масло. 94x143 см, 1889 г.; внизу: Дмитрий Лучанов “Поэт Сергей Есенин”. 220x160 см, 2011 г. Местонахождение этой картины мне неизвестно. 52
- Рисунок 18.** вверху: Николай Егорович Сверчков “У кабака зимой” масло, холст. 86x130 см, 1891. Саратовский государственный художественный музей имени А.Н. Радищева; внизу: Вид трактира и почтовой станции на дороге из Костромы в Ярославль. 1839. Литография из книги “Voyage pittoresque et archéologique en Russie”, Андре Дюран (Andre Durand). 1839. 54
- Рисунок 19.** вверху: Василий Григорьевич Перов “Последний кабак у заставы” холст, масло. 51,1x65,8 см, 1868. Государственная Третьяковская галерея. Москва; внизу: Михаил Абрамович Балунин “Разговор у чайной” холст, масло. 58x74 см, начало XX века. Находится в частной коллекции. 55
- Рисунок 20.** вверху: Леонид Иванович Соломаткин “Утро у трактира” или “У трактира Золотой бережок” холст, масло. 1860-е годы. Иркутский областной художественный музей имени В.П. Сукачёва. Аналогичная картина (холст, масло. 57x77 см) с 1948 года находится в Нижегородском художественном музее; внизу: его же “В трактире” холст, наклеенный на картон, масло. 34x25 см. Государственный музей искусств имени А. Кастеева Республики Казахстан, Алма-Ата. 56

- Рисунок 21.** вверху: Николай Егорович Сверчков “Помещица в пути” холст, масло. 1855. Государственный Русский музей. Санкт-Петербург; внизу: Николай Николаевич Каразин акварель с аналогичным сюжетом. Местонахождение этой работы мне неизвестно. 60
- Рисунок 22.** Григорий Степанович Зорин “Первые русские на Амуре” холст, масло. 126x267 см, 1957-1959. Дальневосточный художественный музей. Хабаровск. 69
- Рисунок 23.** Иван Константинович Айвазовский “Зимний обоз в пути” холст, масло. 100x150 см, 1857. Смоленская художественная галерея. 71
- Рисунок 24.** Георгий Константинович Савицкий “Пригон рабочих на уральский завод”. 1920-е годы. Государственный Исторический музей. Москва. 73
- Рисунок 25.** Валерий Иванович Якоби “Привал арестантов” холст, масло. 98,6x143,5 см, 1861. Государственная Третьяковская галерея. Москва. 74
- Рисунок 26.** Сергей Васильевич Иванов “Смерть переселенца” холст, масло. 71x122 см, 1889. Государственная Третьяковская галерея. Москва. 77
- Рисунок 27.** (вверху) Константин Аполлонович Савицкий “Беглые в Сибири (Христова милостыня)” холст, масло. Эту картину можно найти в двух музеях. В Государственном художественном объединении “Художественная культура Русского Севера” в Архангельске хранится картина, размеры которой 123,5x174 см. В Иркутском областном художественном музее имени В.П. Сукачёва находится работа, написанная в 1892 году, размеры которой 60x80 см. 1890-1897; (внизу) Григорий Степанович Зорин “Сибирской дальней стороной” холст, масло. 126x238 см, 1966. Дальневосточный художественный музей. Хабаровск. 79
- Рисунок 28.** Константин Аполлонович Савицкий “Беглый” картон, масло. 18x34 см, 1883. Государственная Третьяковская галерея. Москва. 80
- Рисунок 29.** Василий Григорьевич Перов “Отпетый” холст, масло. 87,5x113 см, 1873. Государственный исторический музей. Москва. 81
- Рисунок 30.** Николай Егорович Сверчков “В метель” холст, масло. 55,2x75,6 см, 1857. Вятский художественный музей имени В.М. и А.М. Васнецовых. 85
- Рисунок 31.** Николай Николаевич Каразин “В снегах” бумага, наклеенная на картон, акварель. 1891 (?). Акварель из альбома “Трёхвекового служения сибирских казаков Престолу и России”, который был преподнесён в Омске в июле 1891 года цесаревичу Николаю Александровичу. 86

- Рисунок 32.** Владимир Александрович Серов “Сибирские партизаны” 1934. Музей имени И.И. Бродского. Бердянск. 87
- Рисунок 33.** Андрей Ромасюков (вверху): “Прощание с Уральском. 1919” холст, масло. 150x120 см, 2014; (внизу): его же “Знамённый обоз Уральского казачьего войска. Рыбачий посёлок Прорва, на пути к форту Александровскому. 1919” холст, масло. 160x120 см, 2014 Местонахождение этих картин мне неизвестно. 89
- Рисунок 34.** вверху: Сергей Эдуардович Чуданов “Великий Сибирский Ледяной поход” холст, масло. 230x300 см, 2014; (внизу) Карл Ефимович Шалунов “Последний поход генерала Каппеля” холст, масло. 2011 Местонахождение этих картин мне неизвестно. 90
- Рисунок 35.** вверху: Сергей Васильевич Максимов (1831-1901); справа: Сергей Васильевич Иванов “Переселенцы. Ходоки” холст, масло. 1886. Башкирский государственный художественный музей имени М.В. Нестерова. Уфа; внизу: Николай Андреевич Кошелёв “Офеня-коробейник” холст, масло. 84,6x110,4 см, 1865. Государственная Третьяковская галерея. Москва. 97
- Рисунок 36.** вверху: Николай Егорович Сверчков “Тройка” холст, масло. 64x81 см, 1865. Государственный Русский музей. Санкт-Петербург; внизу: Михаил Константинович Клодт “Крестьянка у сломанной телеги со льном” холст, масло. 51x74 см, 1871. Государственный Русский музей. Санкт-Петербург. 104
- Рисунок 37.** Николай Егорович Сверчков вверху: “Тройка” бумага, акварель. 44,5x69,2 см, 1865. Томский областной художественный музей; внизу: “Тройка зимой” 1865. Государственное художественное объединение Художественная культура Русского Севера. Архангельск. 105
- Рисунок 38.** Владимир Егорович Маковский “На пароходе” холст, масло. 1902. Местонахождение этой картины мне не известно. 107
- Рисунок 39.** Владимир Егорович Маковский “Ожидание. (Возле острога)” холст, масло. 83x122 см, 1875. Государственная Третьяковская галерея. Москва. 110
- Рисунок 40.** Абрам Ефимович Архипов “Обратный путь” холст, масло. 35x69 см, 1896. Художественный музей Белоруссии, Минск. 111
- Рисунок 41.** Константин Николаевич Филиппов “Обоз”. 1854. Местонахождение этой картины мне не известно. 113
- Рисунок 42.** Сергей Васильевич Иванов “Беглый”, холст, масло. 68x49 см, 1886. Государственная Третьяковская галерея. Москва. 115
- Рисунок 43.** Николай Егорович Сверчков “Загнанные лошади” холст, масло. 1879. Иркутский областной художественный музей имени В.П. Сукачёва. 116

- Рисунок 44.** Николай Николаевич Каразин “Смерть друга” холст, масло. 50x71 см. Находится в частной коллекции. 117
- Рисунок 45.** Литвинов Николай Макарович (29.11.1918-27.10.1965). 1.IV.1941 курсант школы младшего начсостава Тихоокеанского флота. Владивосток; 7.V.1942 техник интендант 2-го ранга (лейтенант) заместитель командира батареи артдивизиона 57-мм пушек 64-й Краснознамённой морской стрелковой бригады. Западный фронт; 6.IX.1945 гвардии капитан начальник штаба миномётного батальона 21-й гвардейской Ярославской механизированной бригады. Берлин. 122
- Рисунок 46.** Жертвы украинских националистов на Волыни. Вверху: Зигмунт Ян Румель (Zygmunt Rumel) (слева); дети убитые украинскими националистами 7(8).05.1943 г. в селе Катариновка Волынская область (справа). Внизу: Памятник жертвам Волынской резни, открытый в польском городе Громник 19.06.2013 года (слева); скульптор В.З. Бородай, архитектор А. Ф. Игнащенко “Памятник чекистам – бойцам революции”. С 1967 по 2016 находился в Киеве. 29.05.2016 был разрушен (справа). 129
- Рисунок 47.** Днепропетровск улица Рогалёва и фотография комдива Фёдора Фёдоровича Рогалёва. 136

ЛИТЕРАТУРА

1. Аксаков С.Т. Рассказы о родной природе. М.: Детская литература, 1981. 143 с., ил.
2. Безуглов А.А., Кларов Ю.М. Конец Хитрова рынка: Повести, роман. М.: Легпромбытиздат, 1991. – 656 с.
3. Вайнер А.А., Вайнер Г.А. Эра милосердия // Подвиг. Приложение к журналу Сельская молодёжь, Т. 2. – М.: Молодая гвардия. 1983. С. 32-329.
4. Волконский М.Н. Князь Никита Фёдорович. // Волконский М.Н. Сочинения: В 4 т. Т. 1. Князь Никита Фёдорович. Записки прадеда. М.: Пресса, 1992. с. 21-228.
5. Гарин Н.Г. Из Дневников кругосветного путешествия (по Корее, Маньчжурии и Ляодунскому полуострову). М.: Государственное издательство географической литературы, 1952. 446 с., ил.
6. Гайдар А.П. Чук и Гек. // Гайдар А.П. Собрание сочинений в 4-х томах. Т. 3. М.: Детская литература, 1960. С. 32-66.
7. Гиляровский В.А. Сочинения в 4-х томах. Т. 4. М.: Правда, 1989. 448 с.
8. Гоголь Н.В. Мёртвые души. Поэма. М.: Детская литература, 1957. 608 с. ил.
9. Гоголь Н.В. Ревизор. // Гоголь Н.В. Повести. Ревизор. М.: Художественная литература, 1984. 352 с.
10. Горбачевский И.И. Записки. // Мемуары декабристов. М.: Правда, 1988. С. 165-312.
11. Давыдов Д. Думы беглеца на Байкале. // Русский романс. М.: Правда, 1987. С. 448-450.
12. Дефо Д. Избранное. М.: Правда, 1971. 512 с.
13. Достоевский Ф.М. Собрание сочинений. В 12-ти т. Т. 3. М.: Правда, 1982. 463 с.
14. Дюма А. Учитель фехтования. // Дюма А. Королева Марго; Учитель фехтования: Романы. Фрунзе: Адабият, 1990. С. 583-748.
15. Загоскин М.Н. Рославлев или Русские в 1812 году. М: Правда, 1986. 416 с., ил.
16. Задорнов Н.П. Амур-батюшка : Роман. М.: Вече, 2014. 592 с.
17. Игнатъев А.А. Пятьдесят лет в строю. В 2-х томах. Т. 1. М.: Художественная литература, 1959. 600 с.
18. Кончаловская Н.П. Дар бесценный. Романтическая быль. М.: Детская литература, 1969. 336 с.
19. Корецкий Д. Задержание. М.: АСТ: Астрель, 2008. 285 с.
20. Короленко В.Г. Чудная. Очерк из 80-х годов. // Короленко В.Г. Избранное. М.: Просвещение, 1987. С. 21-34.
21. Кропоткин П.А. Сплав. // Амур – река подвигов. Хабаровск, 1970. С. 354- 365.
22. Кублицкий Г.И. Вот она, наша Сибирь!: Очерки. М.: Детская литература, 1985. – 285 с.
23. Лесков Н.С. Тупейный художник: Повести и рассказы. К.: Радянська школа, 1988. 511 с.

24. Літвінов В.В. Участь українців в колонізації Хабаровського краю (1910-1928 pp.) Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук. Дніпропетровськ: ДНУ, 2005. – 237 с. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis64r_81/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=VFEIR&P21DBN=VFEIR&Z21ID=&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=DOC%2FREPO000585%2EPDF (дата обращения 12.07.2018)
25. Літвінов В.В. Участь українців в колонізації Хабаровського краю (1910-1928 pp.) Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук. Дніпропетровськ: ДНУ, 2006. – 17 с. URL: <http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/2320/1/REP0000586.PDF> (дата обращения 12.07.2018)
26. Літвінов В.В. Проблема існуючих джерел формування візуальних образів при атрибуції історичної зброї митником. // Актуальні проблеми економічної безпеки та митної політики України : матер. III міжнар. наук.-практ. конф. в 2-х томах – Дніпропетровськ: АМСУ, 2008. – Т. 2 – С. 147-150.
27. Літвінов В.В. Особливості формування візуального образу історичної зброї. // Культура народів Причорномор'я. Симферополь, 2012. – № 227. – С. 115-118.
28. Литвинов В.В. Так кто же они – святые или разбойники? // Бизнес и политика. – 1999. – № 22-23 (39-40). С. 48-49.
29. Литвинов В.В. Русская эмиграция и генерал А. Кутепов. Очерк на заданную историей тему. // Бизнес и политика. – 2000. – № 2-3 (39-40). С. 48-49.
30. Літвінов В.В. Проблема атрибуції холодної зброї за допомогою клейм. // Митна політика та актуальні проблеми економічної та митної безпеки України на сучасному етапі : матер. міжнар. наук.-практ. конф. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2007. С. 334-340. URL: http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/2356/1/Літвінов_В.В._ПРОБЛЕМА_АТРИБУЦІЇ_ХОЛОДНОЇ_ЗБРОЇ_ЗА_ДОПОМОГОЮ_КЛЕЙМ.PDF (дата обращения 12.07.2018)
31. Литвинов В.В. Гражданская война в России и генерал С.Л. Марков. // Культура народів Причорномор'я. Симферополь, 2011. – № 214. С. 109-120.
32. Литвинов В.В. Дети и гражданская война в России. // Культура народів Причорномор'я. Симферополь, 2012. – № 228. С. 78-87.
33. Литвинов В.В. Особенности атрибуции холодного оружия при помощи клейм. // Культура народів Причорномор'я. Симферополь, 2013. № 257. С. 106-111.
34. Литвинов В.В. Анализ политики русского правительства по организации переселенческого движения на Дальний Восток (1857-1900 гг.). // Культура народів Причорномор'я. Симферополь, 2013. – № 264. – С. 121-130.
35. Литвинов В.В. Отражение особенностей развития торговли на русском Дальнем Востоке (1857-1917 гг.) в литературе. // Історія торгівлі, податків та мита : зб. наук. праць. – Д., 2016. – № 1(2) (13(14)) – С. 19-41.
36. Литвинов В.В. Образ Владимира и Рогнеды в изобразительном искусстве. // Білорусь – Україна: Діалог культур: матеріали I Міжнародної

науково-практичної конференції (29.03.2018, 24.05.2018). – Д., С. 19-37. URL: http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/2940/1/ilovepdf_com-19-37.pdf (дата обращения 12.07.2018)

37. Литвинов В.В. Взгляд на рефлексии общества через произведения искусства. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. Владивосток, 2018. – № 3 (84). – С. 77-93.

38. Літвінов В.В. Проблеми, пов'язані з організацією викладання культурології для фахівців митної служби. // Проблеми вдосконалення професійної підготовки фахівців з митної справи : матер. наук.-практ. конф. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2006. - С. 153-154.

39. Літвінов В.В. Порівняння проблем, пов'язаних з організацією викладання дисципліни “Історія української культури” для фахівців митної служби, 2006-2012 рр. // Зовнішньоекономічна політика держави та актуальні проблеми митної справи: економіко-управлінські, правові, інформаційно-технічні, гуманітарні аспекти : матер. міжнар. наук.-практ. конф. Дніпропетровськ: АМСУ, 2012. – С. 78-80.

40. Лорер Н.И. Записки моего времени. Воспоминания о прошлом. // Мемуары декабристов. М.: Правда, 1988. С 313-545.

41. Максимов С.В. На Востоке. Поездка на Амур (в 1860—1861 годах). Дорожные заметки и воспоминания. Санкт Петербург, 1864. 592 с.

42. Мамин-Сибиряк Д.Н. Зимовье на Студёной. // Мамин-Сибиряк Д.Н. Емеля-охотник. Рассказы, сказки. К.: Веселка, 1981. С. 17-35.

43. Мамин-Сибиряк Д.Н. С голоду. // Мамин-Сибиряк Д.Н. Собрание сочинений в 6-ти т. Т. 4. Золото; Повести и рассказы. М.: Художественная литература, 1981. С. 275-282.

44. Нагорный А.П., Рябов Г.Т. Повесть об уголовном розыске. Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1994. – 572 с.

45. Назимов М.А. Письма, статьи. Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1985. 240 с., ил.

46. Некрасов Н.А. Русские женщины. Таллин: Эстонское государственное издательство, 1953. 122 с.

47. Некрасов Н.А. Мороз Красный Нос. // Некрасов Н.А. Стихотворения и поэмы. М.: Художественная литература, 1980. С. 131-162.

48. Пикуль В.С. Собрание сочинений. В 13-ти т. (18-ти кн.). Т. 2. Честь имею: Исповедь офицера российского Генштаба. М.: Новатор, 1992. 463 с.

49. Пикуль В.С. Собрание сочинений. В 13-ти т. (18-ти кн.). Т. 3. Крейсера: Роман из жизни юного мичмана; Богатство: Исторический роман. М.: Новатор, 1992. 427 с.

50. Пикуль В.С. Баязет. // Пикуль В.С. Баязет. Миниатюры. М.: Вече, АСТ, 2008. С. 5-492.

51. Пикуль В.С. Моонзунд. Исторический роман. М.: ООО Вече, ООО Издательство АСТ, 2004. – С. 340.

52. Пржевальский Н.М. Путешествие в Уссурийском крае 1867-1869 гг. М.: ОГИЗ Гос. из-во географической литературы, 1947. 311 с.

53. Пушкин А.С. Письмо С.А. Соболевскому 9 ноября 1826 // Друзья Пушкина: Переписка; Воспоминания; Дневники. В 2-х томах. Т. II. М.: Правда. 1986. С. 292-293.

54. Пушкин А.С. Евгений Онегин. // Пушкин А.С. Сочинения. М.: Военное изд-во Министерства Вооружённых Сил Союза ССР, 1946. С. 38-123.

55. Пушкин А.С. Повести покойного Ивана Петровича Белкина. М.: Художественная литература, 1968. 95 с.

56. Пушкинские места: Путеводитель. Ч.I. Москва и Подмосковье; Ленинград и его пригороды; Псковский край; Верхневолжье; Болдинская земля. – М.: Профиздат, 1988. – 352 с.

57. Пушкинские места Ленинграда. Туристическая схема. М.: Главное управление геодезии и картографии при Совете министров СССР, 1984.

58. Розен А.Е. Записки декабриста. Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1984. 480 с., ил.

59. Сартаков С.В. Философский камень. Роман. М.: Военное изд-во Министерства обороны СССР, 1977. 552 с.

60. Семёнов Ю.С. Ненаписанные романы. // Семёнов Ю.С. Он убил меня под Луанг-Прабангом. М.: Вече, 2008. С. 119-381.

61. Серебренников И.И. Гражданская война в России: Великий отход. М.: АСТ, Ермак, 2003. 695 с.

62. Чехов А.П. Собрание сочинений в восьми томах. Т. 8. М.: Правда, 1970. 512 с., ил.

63. Чехов М.П. Вокруг Чехова. Встречи и впечатления. М.: Художественная литература, 1981. 335 с., ил.

64. Углов Ф.Г. Сердце хирурга. Автобиографическая повесть. Л.: Детская литература, 1981. – 267 с.

65. Шубин Б.М. Доктор А.П. Чехов. М.: Знание, 1982. 176 с., ил.

66. Энциклопедический словарь Брокгауз и Ефрон в 86 томах. [Электронный ресурс]. CD версия.

67. Якушкин И.Д. Записки. // Декабристы. Избранные сочинения. В двух томах. Т. 2. М.: Правда, 1987. С. 380-507.

P.P.S. 68. Литвінов В.В. Проблема захисту культурної спадщини та ЗМІ. Українська реальність. // Фінансово-економічна стратегія розвитку України в умовах сучасних геополітичних викликів (економіко-управлінські, правові, інформаційно-технічні, гуманітарні аспекти) : матер. міжнар. наук.-практ. конф. – Д.: Університет митної справи та фінансів 2015. – С. 17-18. URL: <http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/1714/1/20.11.2015%20Міжнар.к онф.pdf> (дата обращения 12.07.2018)

69. Литвинов В. В. Национальный фактор и защита пограничных регионов. // Культура народов Причерноморья. Симферополь, 2013. – № 248. – С. 107-120.

70. Литвинов В. В. Перспективы существования молодых государств в зоне пересечения стратегических и геополитических интересов на примере существования Дальневосточной Республики (1920-1922 гг.). // Культура народов Причерноморья. Симферополь, 2013. – № 261. – С. 85-95.

Научное издание

ЛИТВИНОВ Виталий Витальевич

Образ Сибирского тракта в XIX веке в воспоминаниях и художественной литературе, как элемент подготовки офицеров таможенной службы и историков.

Монография.

Литвинов В.В. Образ Сибирского тракта в воспоминаниях и художественной литературе, как элемент подготовки офицеров таможенной службы и историков. Новомосковск, 2018. 148 с., ил.

В работе были рассмотрены следующие вопросы: 1) О способах передвижения. 2) О состоянии дороги. 3) О дорожной инфраструктуре XIX века. 4) О стоимости путешествия. 5) Сколько продлится путешествие? 6) О пропускной способности тракта. 7) О безопасности путешествия. Изучая Московско-Сибирский тракт, автор ответил на эти вопросы, опираясь на факты, опубликованные в мемуарах и художественной литературе, доступной в Днепропетровской области.

Книга для учёных историков, филологов, для создания спецкурсов и для тех, кто интересуется историей.

**УДК 940.2(470)
Л 64**

Подписано к печати 20.10.2018 г. Бумага офсетная.
Печ. л. 9,5 Тираж 100. Заказ № 2055.

Видавець «ФОП Середняк Т.К.», 4900, Дніпро, 18, а/с 1212
Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до Державного реєстру видавців,
виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції ДК № 49018 від 02.08.2012.

Ідентифікатор видавця в системі ISBN 7696

49000, Дніпро, 18, а/с 1212

тел. (096)-308-00-38, (056)-798-04-00

E-mail: 7980400@gmail.com