

Падунскому порогу, вожжи получали от 6 до 10 р., а команда до рубля. За провод судна вниз до устья или до Енисейска лоцманы зарабатывали от 25 до 35 р. серебром (*Ларионов Д.Д. Указ. соч. С. 250–251*).

При благоприятных условиях сплав от Иркутска до Енисейска продолжался 18 суток, а при худших условиях занимал месяц (*Субботин А. Указ. соч. С. 29–30*).

Придавая исключительную роль допаровому судоходству Ангаре и стремясь упорядочить его, отставной подпоручик Чаплеевский в докладной записке на имя генерал-губернатора Корсакова от 4 мая 1861 г. высказался за необходимость восстановления института обязательных лоцманов (упразднены в 1822 г. в связи с ликвидацией округа путей сообщения). «Учреждение на Ангаре обязательных лоцманов писал Чаплеевский, — обеспечит плавание по реке вниз по течению, потому что в настоящее время все почти несчастные случаи с грузами происходят от незнания проводниками своего дела» (*ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 291. Л. 18*).

В 60-е гг. XIX в. у группы «состоятельных лиц» возникло желание организовать пароходное сообщение на Ангаре. В 1861 г. губернский стат-секретарь Волков обратился с просьбой к Генерал-Губернатору Восточной Сибири о выдаче ему 25-летней привилегии на паровое судоходство на Селенге, Ангаре, Енисею, Чулыму и Кети, а гофмедик Круневич просил «государственную привилегию» на организацию пароходства на Ангаре. Однако правительство отказало предпринимателям в государственной поддержке, поскольку отдавало предпочтение частному предпринимательству.

В 60-е гг. XIX в. судоходство на Ангаре было постоянным, хотя и не столь интенсивным. Водный транспорт проигрывал в конкуренции за грузопревозки Главному Сибирскому тракту вместе с тем «ангарская флотилия» не смотря на сложности фарватера транспортировала разнообразнейшие грузы, что не только развивало хозяйственную жизнь в Иркутской губернии и на сопредельной территории (Енисейске), но и вовлекало местное крестьянство в обслуживание речного транспорта, давая им не только работу, но возможность заработка, хотя и сезонного.

С.К. КАНН

ПОДВИГ ПРИБЛИЖЕНИЯ СИБИРИ (В СВЯЗИ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАССИБА)

Сибирскую железную дорогу строили к «волшебному сундуку» сибирских сокровищ. Е.В. Богданович, выпивший не один бокал вина за достижение этой манящей цели, говорил примерно следующее: «Там, где нет железных дорог, там только память о прошедшем, там, где они развиваются — там стремление к будущему... Сибирь шлет Москве при-

вет и поклон. Ты оживляешь, матушка, рельсами свои булыжником мощные улицы. Помоги нам оживить наши железом, серебром, золотом и изумрудом мощные пустыни» (*Московские ведомости*. 1874. 3 сент.).

Правда, «оживлять пустыни» оказалось нелегкой задачей. О ней много говорили, приводили факты. На Парижском конгрессе 1875 г. Богданович докладывал: «Страна между Екатеринбургом и Томском вполне равнина, где нужно пересечь только пять рек и где почва столь плоская, что почти не встречается лощин. Остальная часть дороги (до Яблонового хребта. — С. К.) представляет второстепенные возвышенности или холмистые местности» (*Материалы к истории вопроса о Сибирской ж.д.* СПб., 1891. С. 272). Не менее оптимистично А.К. Сиденсер полагал, что соорудить рельсовый путь через Яблоновый хребет не намного труднее, чем «проехать эти 18 верст в колесных экипажах, употребив на переезд лишь два часа времени» (*Сиденсер А.К. О железной дороге в Сибири*. СПб., 1884. С. 23). После начала изысканий сложность будущей постройки выросла неизмеримо, и под вопрос встала даже ее необходимость. «Раз страну узнали бы получше, — писала «Сибирская газета», — вряд ли стали бы навязывать ей железные дороги» (*Сибирская газета*. 1886. 29 авг.).

Сибирякам как-то не верилось в скорое процветание, и они встречали изыскателей крайне осторожно. В очерках «Карандашом с природы» рассказано, как мужики боялись потерять урожай, лошадей и, вообще, ждали конца света (*Гарин-Михайловский Н.Г. Полн. собр. соч. в 8 т. Пг., 1916. Т. 7. С. 164*). Доходило и до конфликтов. Так, осенью 1888 г. нижеудинскому исправнику пришлось разбираться с жалобой начальника 4-й партии изысканий Средне-Сибирской железной дороги инженера Черноты-Боярского по поводу драки в селе Алзамай, затеянной местными пьяными дебоширами с солдатами партии (*ГАИО, ф. 32, оп. 1, д. 2397, л. 4об., 5, 8–12об., 18, 20–20об.*). Во время летних работ 1893 г. геолог К.И. Богданович сообщал иркутскому генерал-губернатору А.Д. Горемыкину о «небрежном отношении» властей Канского округа к предписаниям начальства (*ГАИО, ф. 25, оп. 1, д. 493 (к-96), л. 1–5*). Инженерам не давали проводников, заламывали высокие цены и всячески мешали работе.

Вдали от столиц царили произвол и стяжательство. В 1895 г. К.И. Богданович возглавил Охотско-Камчатскую экспедицию и здесь, на краю земли, столкнулся с откровенным воровством представителей местной власти. Он написал об этом А.Д. Горемыкину, называя чиновников «отъявленными плутами», повязанными корыстью с дельцами-подрядчиками, бесстыдно эксплуатирующими «обнищавших и ими же обобранных тунгусов». Генерал-губернатор назначил расследование деятельности аянского полицеймейстера, пятидесятника Якутского казачьего полка А. Попова и отстранил его от должности, признав, что «случаи столкновений между представителями одной общей правительственной власти в таких отдаленных и глухих местностях, как Охотское побережье, отра-

жаются прежде всего и обыкновенно очень печально на той государственной пользе, которой упомянутые представители призваны служить» (НА РС(Я), ф. 12и, оп. 1, д. 13459, л. 7–8, 30–42).

Но несмотря на все преграды, сотни инженеров, моряков и военных, следуя присяге, «верно и нелицемерно, не щадя живота своего, до последней капли крови» служили царю и отечеству, а, фактически, нам, ныне живущим. Приближая Сибирь к России, они оставляли здоровье и саму жизнь в далеких «медвежьих углах» на востоке. Штаб-офицер Приамурского военного округа Николай Афанасьевич Волошинов (1855–1893) на изысканиях железной дороги у Байкала лично выполнил семь тысяч верст разведки и глазомерных съемок (РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 234, л. 16). Главные идеи его записки, представленной министру путей сообщения в мае 1889 г., были использованы С.Ю. Витте для разработки плана сооружения Сибирской железной дороги. Н.А. Волошинов подробно рассмотрел цели и задачи рельсового пути в Забайкалье, указал на его значение для развития судоходства, переселений, подъема промышленности (горнодобывающей, железоделательной, цементной) и роста золотодобычи. Он описал сроки и порядок сооружения отдельных участков, изложил общую схему организации строительных работ.

Будучи горячим сторонником строительства магистрали исключительно по русской территории, офицер в 1891 г. произвел исследование пустынных районов Приамурья и, не имея карт, наметил варианты сооружения Амурской линии (Волошинов Н.А. *Отчет по разведке железнодорожного пути между станцией Стретенской и городом Хабаровкой: Прилож. к «Приамурским ведомостям». 1894. № 16*). После этого Н.А. Волошинов руководил воинскими командами на строительстве Уссурийского участка магистрали.

Не удивительно, что чрезмерное напряжение сил вызвало тяжелое заболевание почек. В попытке спасти супруга, жена Софья продала скромное имущество во Владивостоке и повезла мужа на юг. Волошинов не выдержал десятимесячных страданий и умер 4 ноября 1893 г. в Одессе на 38-м году жизни (*некрологи: Прибавление к № 51 «Забайкальских областных ведомостей». 1893; «Дальний Восток». 1894. № 13*).

Уже после его смерти у него 9 февраля 1894 г. родился сын Николай, которого сам государь «всемилоостивейше соизволил воспрять от купели», назначив ежегодную пенсию в 57 р. 15 к. В мае 1895 г., после длительных мытарств и согласований, всеподданнейшего доклада Н.Х. Бунге и рассмотрения вопроса в Комитете Сибирской железной дороги (КСЖД), вдова получила единовременное пособие в 6 тыс. р. (годовой оклад мужа). Немало усилий к тому, чтобы помешать этому назначению, приложил вездесущий С.Ю. Витте, ссылавшийся на то, что Комитет министров уже назначил Софье Волошиновой пенсию «в усиленном размере» 1 тыс. р. в год вместо положенных по закону 172 р. 50 к. (РГИА, ф. 1273,

оп. 1, д. 234, л. 5об., 11об.). Мало того, вопреки замыслу Н.А. Волошинова, С.Ю. Витте настоял на том, чтобы магистральная линия на Дальний Восток была проведена по чужой, китайской территории.

Сметная экономия, достигнутая в тиши кабинетов, урезала возможности экспедиций по найму рабочей силы, лошадей, закупке продовольствия и материальному снабжению. Исследования велись в невыносимых условиях. «Подводя итоги, — писал горный инженер Л.Л. Тове, — приходится сознаться в том, что слишком много времени и сил потрачено на борьбу с тяжелыми условиями тайги, с сибирской язвой и пр.» (ОР РНБ, ф. 503, оп. 1, д. 235, л. 2 об.). Сотрудники экспедиции признавались, что «страшно утомлены нравственно и физически», а работы болезненно «отзываются на здоровье людей, хворающих лихорадкой, ревматизмом и расстройством желудка» (ЛФА РАН, ф. 265, оп. 3, д. 75, л. 26; д. 79, л. 1, 3об., 7).

Осенью 1896 г. геодезист Николай Николаевич Лелякин так описывал условия Охотско-Камчатской экспедиции: «Обстоятельства пути — очень неблагоприятные... сильный ветер и мороз... от 45 до 52 °Ц. Снегу на реке совсем не было, так что с оленями было очень трудно справляться, да и самих тоже несло по льду». Затем новая запись: «На перевале с восточного берега на западный берег Камчатки на высоте 6½ тысяч футов попали в пургу, которая продолжалась 5 дней. Благодаря хорошо устроенным нашим палаткам, мы избегли неминуемой смерти» (РГА ВМФ, ф. 404, оп. 2, д. 821, л. 16, 34 об.).

Обманув смерть на чужбине, Н.Н. Лелякин тяжело заболел дома. По заключению варшавского профессора Васильева, причиной «артериосклероза» с припадками и потерей речи стало пребывание на Дальнем Востоке. В психиатрическом отделении кронштадтского Николаевского морского госпиталя Зинаиде Лелякиной выдали справку, что ее муж с 1899 г. болел «параличом помешанных» с «полной потерей соображения, памяти и сознания и совершенным упадком физических сил». Все средства жены и дочери ушли на присмотр за больным в частной лечебнице. В январе 1903 г. уже умиравшему Лелякину по личному повелению Николая II назначили пособие в 1,5 тыс. р. (РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 251, л. 1–4), а 9 мая 1903 г., точно в день его сорокалетия, Н.Н. Лелякина не стало (похоронен в Кронштадте).

Огромные расстояния, бездорожье и непогода, удаленность от жилья и отсутствие карт ставили успех дела в зависимость от силы духа и мужества участников экспедиций. На севере Байкала моряки, прорубаясь через тайгу (до сотни деревьев на 10 саженой просеки!), преодолели 300 верст пути к золотым приискам на р. Витим. 7 августа 1902 г. командир партии лейтенант Ф.М. Белкин написал в дневнике: «К вечеру снова пошел снег и опять все стало бело, вид совершенно зимний... Команда начинает роптать, что им и холодно и голодно. Пришлось поставить их

во фронт и сказать несколько слов о долге; при этом я им сказал, что я несколько не отличаюсь от них ни пищей, ни образом жизни, но что я не думаю жаловаться, а напротив даже очень доволен, что приходится испытывать такие затруднения» (РГИА, ф. 560, оп. 27, д. 63, л. 275об., 276).

И команда смогла закончить бесконечный маршрут, последние дни которого питалась крошками и кипятком. «Лошади были так голодны, что грызли перила у парома» (Там же. Л. 223). Моряки выполнили свою задачу — составили описание и план пройденного пути, изданные в двух атласах — реки Верхней Ангары и волока до Бодайбо (НАРБ, ф. 124, оп. 1 (т. 2), д. 759а, 29 л.; д. 767а, 22 л.).

Нравственный закон роднит прошлое с настоящим. «Великая Сибирская железная дорога имела для России и для Европы особое нравственное значение, — заметил Леонид Шинкарев. — Она приблизила окутанный таинственностью край, сделала эту землю понятнее и доступнее, стала менять традиционные представления» (Шинкарев Л.И. Сибирь: откуда она пошла и куда она идет. 2-е изд. М., 1978. С. 85–86). Сегодня огромные богатства Сибири делают их разработку геополитической проблемой. Вместе с тем, нынешние владельцы капиталов, приватизирующие богатейшие источники сырья и энергии, не имеют права забывать об исторической цене, которую заплатил весь народ за приближение этих богатств к России.

С.А. КОЗЛОВА

ОГОРОДНИЧЕСТВО КАК ВАЖНЫЙ ЖИЗНЕОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ФАКТОР В ХОЗЯЙСТВЕННО-КУЛЬТУРНЫХ КОМПЛЕКСАХ СТАРООБРЯДЧЕСКИХ ОБЩИН ЗАПАДНОГО ЗАБАЙКАЛЬЯ

В данной работе рассматривается роль огородничества в системе жизнеобеспечения староверов Забайкалья, поскольку оно практически всегда являлось и является важным занятием для каждой семьи. В этом виде хозяйственной деятельности старообрядцы всегда преуспевали по сравнению с остальными жителями Забайкалья. Огородами занимались в основном женщины. Под огороды отводили место за каждым домом, площади огородов могли быть разными до 0,5 га. В конце XIX в. под огородами в Верхнеудинском округе было занято примерно 5,8% всех культивируемых земель (Крюков Н.А. Западное Забайкалье в сельскохозяйственном отношении. СПб., 1896. С. 80).

Высаживали репу, брюкву, морковь, капусту, лук и некоторые другие овощи. Капусту весной высевали в рассадниках и выращивали до наступления устойчивого летнего тепла, затем пересаживали на гряды.