

О. Осипова

# Купеческая дорога

Очерк истории  
Московско-Сибирского тракта  
в XIX веке



*Перед вами второй очерк Ольги Осиповой, который продолжает тему истории главной восточной дороги России, Московско - Сибирского тракта, начинающегося как улица нашего города и нашего района.*

Автор книги О.В. Осипова - психолог, член Творческого союза художников России, известна в нашем районе как человек творческий, увлеченный. Возглавляемый ею клуб «Светозар» уже несколько лет активно работает по темам краеведения с детьми и молодежью района и округа. Очерк будет интересен и жителям ВАО, и всем москвичам.

**Л.А.Кузнецова,**  
*глава управы района Перово*



*Игра-викторина  
«Куда ведет шоссе  
Энтузиастов?» проводится  
для детского актива  
Восточного округа Москвы.*

### *На выставке*

*«Дорогу осилит рисующий».  
Работы детей демонстрируются  
на стендах и на экране монитора*



*Серия: Восток Москвы – сквозь даль столетий*

О. Осипова

# Купеческая дорога

*Очерк истории  
Московско-Сибирского тракта  
в XIX веке*

Москва  
Издатель И.В.Балабанов  
2007

**ББК 63.2**

**26.89**

**О 74**

Издание осуществлено при финансовой поддержке управы района Перово Восточного административного округа города Москвы.

**Осипова О.В.**

**О 74 Купеческая дорога.** Очерк истории Московско-Сибирского тракта в XIX веке. М.: Издатель И.В.Балабанов, 2007. – 48 с.

Очерк посвящен развитию Московско-Сибирского тракта в XIX веке, в период интенсивного освоения Сибири, становления российской и сибирской буржуазии. Купец и ямщик – вот две основные фигуры в историческом пейзаже дороги XIX века и два героя этого очерка. В очерке рассматривается также развитие технологии дорожного строительства того времени. Текст исторического исследования о великой российской дороге, ведущей начало от Москвы, чередуется с краеведческими зарисовками, относящимися к истории Перова, одного из восточных районов Москвы.

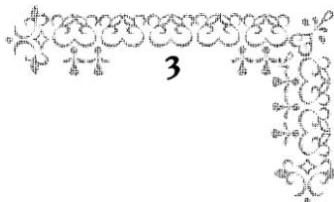
Очерк адресован преподавателям истории, студентам, школьникам и всем, интересующимся прошлым Москвы и России.

**ISBN 978-5-901049-86-0**

**ББК 63.2**

**26.89**

© Осипова О. В., 2007



## Дорога длиной в Россию

... Для тысяч москвичей, живущих и проезжающих сегодня по шоссе Энтузиастов, эта дорога является источником шума, пыли и гари, зоной повышенной опасности, но никак не памятником истории, которым следует гордиться.

Однако древний Московско-Сибирский тракт – это уникальная дорога, которая неразрывно связана с прошлым и настоящим Москвы, да и всей России. Ныне она берет свое начало из центра столицы, от Рогожской заставы и проходит далее на восток как шоссе Энтузиастов через районы Москвы: Лефортово, Перово, Измайлово, Новогиреево, Ивановское, причем большая часть шоссе пролегает по району Перово. Пересекая Московскую кольцевую автодорогу в ее нулевом километре, дорога переходит в Горьковское шоссе. Она продолжается на Урале как Сибирский тракт, а в городах Сибири проходит, называясь Московским трактом. По своей протяженности Московско-Сибирской тракт, начинающийся под окнами наших домов, – уникальная дорога не только России, но и Европы, явление соразмерное по масштабу и исторической емкости самой нашей стране.

В этом очерке мы продолжаем знакомить москвичей с наработками нашего детского художественно-патриотического клуба «Светозар»: историческими материалами о прошлом великой дороги, зарисовками по истории села Перово и рисунками московских детей по этим темам.

В очерке мы рассматриваем период расцвета Московско-Сибирского тракта, пришедшийся на XIX век. Этот тракт издревле был дорогой русского купечества и русского бизнеса в самых его истоках. Владимирка являлась основной частью древнего торгового пути, который вел сначала к Макарьевской, а потом к Нижегородской ярмарке на Волге и по которой Россия с XVII века торговала с полусотней стран... Бедный плодородными почвами, по сравнению с соседними губерниями, рязанской и ярославской, этот край кормил своих жителей ремеслами и мастерством, благо рядом был торговый путь. Мы сейчас знаем только то, что осталось в вехах, но и это впечатляет. Ткани и платки – в Павловском Посаде, посуда – в Гжели, рядом – знаменитые лаковые миниатюры Мстера, Холуя, Палеха. Чуть южнее работали стеклодувы и гранильщики Гусь-Хрустального. За Нижним

Новгородом, в лесном краю было царство ложкарей-матрешечников. Строительные артели собирались тоже здесь и расходились по всему тракту, вплоть до Сибири. Потому-то деревянная резьба на утвари и избах приволжского Городца так похожа на деревянное кружево теремов сибирского Томска.

Мастеровой люд шагал по Владимирке...

В XIX веке Московско-Сибирский тракт становится «дверью в Европу» не только для всего огромного Зауралья, но и для Китая. В перевозках по этому тракту в середине века было задействовано 70 тысяч возчиков. Купец и ямщик – вот две основные фигуры в историческом пейзаже дороги XIX века и два героя нашего очерка...

...Клуб «Светозар» находится в Перово, недалеко от пересечения шоссе Энтузиастов и 2-й Владимирской улицы. В студиях клуба детям интересно работать в трудных жанрах исторического и архитектурного пейзажа, потому что работе над рисунком предшествуют живые краеведческие беседы, экскурсии и поездки по Владимирской дороге.

Благодаря помощи и поддержке Комитета общественных связей Правительства Москвы мы получили возможность привлечь к работе над программой «Шоссе Энтузиастов как начало великого тракта» детские организации других районов и округов Москвы.

Самым увлекательным мероприятием программы для подростков нашего округа оказалась игра «Куда ведет шоссе Энтузиастов?», поскольку это была не только познавательно-развивающая викторина, включающая 150 вопросов и заданий, но и подвижная, активная игра, с сюрпризами и приключениями. С успехом прошел также творческий конкурс «Дорогу осилит рисующий», на который было представлено более 200 работ детей и молодежи из трех округов Москвы. Все тематические материалы мы разместили на сайте Клуба краеведов разработанного нами детского портала [svetozar.msk.ru](http://svetozar.msk.ru).

И благодаря Управе района Перово, взявшей на себя издательские расходы, мы выпустили очерк, который вы держите сейчас в руках.

Выражаю глубокую благодарность всем, кто помог мне в его подготовке: главе Управы района Перово Л.А. Кузнецовой, Комитету общественных связей города Москвы, Московскому Дому общественных организаций, а также лично – исполнительному директору И.С. Королевой, педагогам клуба «Светозар» – Д.А. Докучаеву, М.С. Попко и А.А. Медведевой.

О.В. Осипова,  
директор НП «Клуб «Светозар»

Купеческая дорога

  
**Дорога принадлежит всем**  
 Французская пословица

**К**аждая большая дорога имеет свою историю и судьбу – долгую или очень долгую, яркую или трудную. Но всегда и героической, и будничной. Всегда свою особенную, не похожую на другие. Так, сравнительно молодая Петербургско-Московская трасса, связывающая две столицы, по самому факту своего рождения является дорогой аристократической, царской – и в обустройстве, и по своим, как бы сейчас сказали, пользователям, знатным и именитым. С самого начала она превосходила своим качеством не только российские, но и многие европейские дороги.

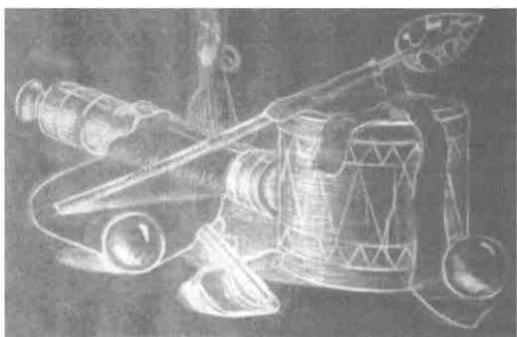
Южные тракты – ордынские, как их называли в древности, – издревле полны кровью русичей, бившихся с печенегами и монголами. Западные дороги – Смоленская, Волоколамская – недлинные, ведущие от Москвы к нашим европейским соседям-соперникам – тоже дороги с военной историей, и долгой, и совсем недавней.

А восточный тракт, многоверстно удлинявшийся после всех восточных присоединений, которые отодвигали границу все дальше от столицы, наша Московско-Сибирская дорога, европейскую часть которой в народе называли Владимиркой, – всегда была дорогой тыла, трасой резерва, подкрепления и эвакуации.

И был лишь один момент в истории Московской Руси и России, когда по этой тыловой дороге маршировали вражеские войска. Это было в 1812 году, когда Москву пришлось сдать армии Наполеона. Но в России везде «есть место подвигам». И наш тыловой восток вписал свою строчку в страницу ратных подвигов за отчество. Именно на Владимирке начинает подниматься партизанское движение – «дубина народной войны» – против французских захватчиков.

...Богаты и красивы деревни и села по Владимирке, особенно в Московской губернии! И те, что выходят домами с зелеными палисадниками прямо на тракт, как деревня Новая Андronовка, как села Губино и Ивановское. И те, что стоят ближе к Носовихинской дороге, словно спрятались за придорожными густыми деревьями от взглядов путников, спешащих по большому тракту. Как села Перово, Бортное, Тетеревники и Гиреево... Но не спрячешься и не скроешься, если пришла беда одна на всех! Армия Наполеона вторглась на русские земли...

С первых же дней войны все сословия Русского Царства стали жертвовать имущество «на составление вооруженной силы для истребления неприятеля». Прослышав про сборы, потянулся к церкви и первовский народ, да не с мешками, а с повозками: припасы, сено, дичь – все ради победы! Отдали почти всех коней: транспорт, как и оружие, во время войны – самая большая ценность!



**Воспоминание о 1812 году.** Дементьев Дмитрий,  
17 л., Колледж архитектуры и менеджмента  
в строительстве №17, Измайлово

Скоро пришли вести о грандиозном сражении под Бородиным, где воевали и были ранены два первовских молодых барина – Василий и Левушка – два сына Алексея Кирилловича Разумовского, чья семья владела селами в округе. Братья, как и все дети Алексея Кирилловича от невенчанного брака с первовчанкой Марией Соболевской, по государеву указу носили фамилию Перовские. И не посрамили родной земли!...

Тотчас, как прискакал в усадьбу посыльный от Василия Алексеевича с вестями, матушка его, Мария Михайловна вместе с младшими детьми покинула Перово, где они проводили лето. А скоро и вся Москва стронулась... Французы подходят к Москве – с запада. А на восток по Владимирке потоком двигаются повозки с ранеными, подводы с вещами, кареты и экипажи, телеги и вереницы беженцев. Те из москвичей, что устроились, было, в Перове, в Тетеревниках, вдруг спохватились, что это слишком близко, снялись и пошли дальше ...

«А нам-то? Нам-то куда, со скотиной, с нажитым, с урожаем обильным, еще не снятым?» Все, что грело душу крестьянина, враз стало тяжкой обузой... Французы в Москве!

Перовские, собравшись со всей округи у Знаменской церкви по набатному звону колокола, спорили всей общиной до хрипоты, решили – бросать нажитое жалко, будем оборонять, да, авось, сюда не дойдут! Через три дня небо на западе заполыхало красным заревом, а на дороге редкие беженцы, жадно напившись из поднесенного ковша, сказывали: «Москва горит, велено было поджигать, дабы не оставлять супостатам!». Горький дым тянулся и заволакивал округу. Крестьяне почистили ружья охотничьи, заточили старые сабли, а заодно и топоры с вилами и даже колья. Все, что можно было из запасов, отнесли в лес и попрятали...

### Купеческая дорога

...Конный отряд французов подошел к селам в полдень со стороны Владимирики. Сзади отряда громыхали пустые телеги. Дорогу французам преградили человек тридцать первовских – хмурые решительные лица, оружие наперевес. Столько же мужиков подтянулись от соседних Тетеревников, что тут же, за первовской околицей. По знаку офицера вражеский отряд пустился галопом вперед, раздались выстрелы с обеих сторон, и скоро в ход пошли сабли, вилы и топоры. Крестьяне, многие из которых всю жизнь про мышляли охотой, дрались отчаянно, стояли до последнего и многие полегли. Но оборонить каждый двор от рассыпавшихся по селу французов было невозможно. По всей улице голосили бабы, мычала, блеяла, кудахтала домашняя живность, телеги выезжали со дворов груженными до верху. И даже тогда – крестьяне пытались их отбить, и что-то даже удавалось захватить, и было убито и зарублено много французов. Но все-таки большой обоз с провиантом ушел из первовских сел. Вывезли почти все... Горела разграбленная барская усадьба.

Скоро узнали вести от соседей. В Ивановском на помощь жителям пришли казаки. Целый казачий разъезд вступил в бой с французами и разбил их наголову. А в тех селах, где против захватчиков встали только крестьяне, в Гирееве, в Губине, в Кускове, французы грабили и разоряли, невзирая на отпор местных. В некоторых селах теперь полыхают пожары. Разграблено и кусковское имение графа Шереметева, и богатейший дворец в Горенках.

«Эх, что мы, мужики, можем супротив солдата обученного?! Вон, француз всю Европу полонил! – дед Игнат качает кое-как перевязанной головой. Угрюмое ответное молчание первовских мужиков прерывает пасечник Василий, потерявший в первой схватке с французами двух братьев: «Это что ж, мои полегли за просто так, что ли? Чтоб француз медом моим лакомился, да еще в палатах нашего царя-батюшки православного? Нет, врешь! Гнать его надо с Руси! Всем миром!» Подхватил топор: «Кто со мной в лес?» Мужикам ограбленным собираясь недолго, лишь тулупы прихватили – зима на носу... Отряд первовских воинов-охотников участвовал в партизанских набегах до самого конца войны на русской земле.

Самой большой неожиданностью для Наполеона был всенародный характер войны... Заняв пустую горящую Москву, Наполеон посыпает шеститысячный корпус маршала Нея, своего лучшего генерала, за провизией и фуражом по Большой Владимирской дороге. То, что представлялось легким походом – грабежи богатых сел и деревень вдоль тракта, свободного от русских войск, французским войскам приходится вести с боями и большими потерями. Жители разоренных сел с семьями уходят в леса и начинают вести партизанскую войну. На востоке Московской губернии, в районе Носовихинской дороги действует са-

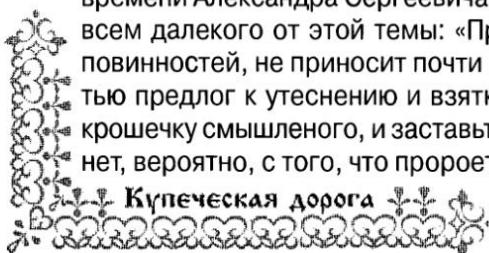
мый крупный за всю войну 1812 года партизанский отряд, насчитывающий не менее шести тысяч воинов. Командует отрядом богоявленский крепостной крестьянин Герасим Курин. В конце сентября отряды народного ополчения князя Б.А. Голицына, объединившись с многочисленными партизанскими дружинами, смогли освободить от французов Богоявленск (ныне Ногинск), окрестные земли и села близь Москвы. Французская оккупация на Владимирке продолжалась всего чуть больше трех недель. И сразу после этого восточное направление снова становится зоной тыла – дорогой подкрепления, поступающего из российской глубинки, зоной эвакуации раненых и госпиталей.

...По мнению специалистов дорожного дела, войны 1812 года с национальной армией не только не ухудшила российские дороги, но и косвенно «немало способствовала их процветанию». И потому, что полководец Наполеон продемонстрировал, как велика роль транспортных коммуникаций – хороших дорог – для маневренности войск, важного элемента новейшей военной стратегии. И благодаря заграничному походу Российской армии. Русские войска, пройдя победителями по Европе, оценили качество западного дорожного строительства и восприняли его как образец для себя.

Сухопутные пути сообщения России за крайне редкими исключениями были грунтовыми, естественными. Их главным достоинством являлась дешевизна, во многом мнимая. За нее приходилось расплачиваться неудобством в периоды осенних дождей или весеннего таяния снегов, называемые распутицей, а если правильнее – беспутней. В России всегда существовало стремление улучшать «естественные» дороги сравнительно дешевыми, подручными средствами. На песчаные пути, недостатком которых была мягкость, насыпали сверху землю и глину, что связывало песок. Дороги в болотистой местности требовалось укреплять фаинами – ветвями кустарника, хвойным лапником, поверх которых насыпали песок или землю. Закон даже в начале XIX века вынужден был специально запрещать при постройке гатей на дорогах употребление соломы и навоза. Видимо, практиковалось и такое!

Интересно в этой связи размышление о дорожных проблемах того времени Александра Сергеевича Пушкина, человека, казалось бы, совсем далекого от этой темы: «Правка дорог, одна из самых тяжелых повинностей, не приносит почти никакой пользы и есть большую частью предлог к утеснению и взяткам. Возьмите первого мужика, хотя крошечку смышеного, и заставьте его провести новую дорогу: он начнет, вероятно, с того, что пророет два параллельных рва для стечения

### Купеческая дорога



дождевой воды. Лет 40 тому назад один воевода вместо рвов проделал парапеты, так что дороги сделались ящиками для грязи...»

Переворот в отечественной дорожно-строительной технологии произошел в 1817 году, когда Россия, оправившись от последствий французских военных кампаний, приступила к реконструкции Московского (Петербургского) шоссе.

В его строительстве использовалась система французского инженера Трезаге и шотландца Мак-Адама. Они рекомендовали производить в дорожном полотне выемку грунта дюймов на 5-6, делая при этом нижнюю поверхность канавы выпуклой для оттока воды. Дно выкладывалось булыжниками, сверху насыпались два слоя щебня: сначала средней величины, потом – мелкого. Слой камней в углублении дороги можно было покрыть также «земляным бетоном» – смесью земли с природным гравием, который добывали обычно со дна высохших рек. Подобное покрытие хорошо укатывалось, превращалось в гладкую и прочную дорогу.

Опыт показал, что рекомендованный зарубежными инженерами щебеночный слой был достаточен только для твердых и песчаных грунтов. Более значительный расход материала требовался для дорог в глинистых почвах и в болотистой местности. Это не могло не сдерживать дорожное строительство, так как в самых населенных губерниях России, которые особенно нуждались в развитии транспортной сети, были и болотистые, и глинистые почвы, не было только каменоломен, способных дать дешевый щебень. В окрестностях Москвы разработки камня велись в те годы возле Серпуховской дороги, но мостили серпуховским щебнем улицы Москвы и шоссе на Петербург.

Работы по ремонту Московского шоссе по новой технологии затянулись до 1834 года и результат оказался впечатляющим. «Московское шоссе превосходит великолепием и красотою все европейские дороги», – отзывался о новой дороге генерал-инженер Морис Дестрем. Интенсивно строились шоссе также в Царстве Польском, что было связано с военно-административными потребностями Российской империи. Западные дороги – это «лицо» Российской империи, поскольку Россия обращена на запад.

Шоссирование коснулось также дорог в городах, особенно крупных. Для устройства городских тротуаров в начале XIX века наряду с дорогим тесанным камнем стали использовать гравий и щебенку. Но из-за отсутствия дешевого каменного материала подобные «усовершенствования» долгое время признавались излишними для прочих дорог – между городами и селами. И на бескрайних российских просторах дороги оставались весенне-осенним бедствием.



#### Дорога на каторгу.

Мотова Надежда, 14 лет, шк. №783, Новогиреево

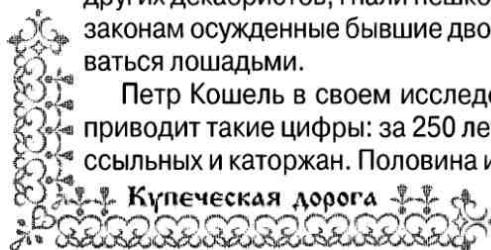
Устюг и южные – в Азов, Таганрог, на Кавказ. Но после разгрома восстания на Сенатской площади в 1825 году Николаевское правительство приняло меры, чтобы максимально ужесточить наказания осужденных, и одним из наказаний становится пеший путь в Сибирь.

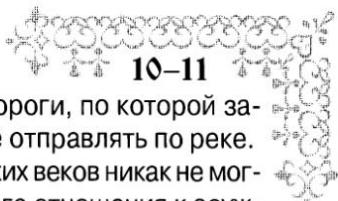
В эти годы, когда русское общество прониклось небывалым состраданием к судьбе преступников – своих лучших людей, дворян, осужденных на сибирскую каторгу и ссылку, Владимирский тракт словно закрепляет за собой горькую роль дороги-наказания, дороги-разлучницы. Именно в XIX веке, после ссылки декабристов, начинается своеобразная поэтизация Владимирки как русской Голгофы, тяжкого креста мучеников: разбитой, пустынной, бесконечно долгой дороги страдания, ведущей к еще большему страданию. К слову сказать, далеко не все декабристы были отправлены в Сибирь по Владимирке – через Москву и Владимир, некоторых везли из столичного Петербурга через Ярославль или Нижний Новгород. Но в любом случае этот путь в Сибирь был воистину каторжным путем. Например, у сосланных в Нерчинск офицеров Черниговского полка он занял полтора года. Их, как и многих других декабристов, гнали пешком, несмотря на то, что по российским законам осужденные бывшие дворяне и офицеры имели право пользоваться лошадьми.

Петр Кошель в своем исследовании «Ссылка и каторга в России» приводит такие цифры: за 250 лет по Владимирке прошло 2 миллиона ссыльных и каторжан. Половина из них приходится на 62 года XIX века,

На Московско-Сибирской дороге дорогостоящие новомодные преобразования, конечно, были проведены не скоро. Эта дорога никогда не была парадной, к тому же по ней, кроме купеческих торговых караванов и обозов переселенцев, шли этапом колодники, осужденные на каторгу и ссылку в Сибирь.

До некоторых пор дорогами ссылки почти в равной степени были и многие другие российским тракты: северные – в Архангельск,





на период до ввода Нижегородской железной дороги, по которой затем стали перевозить заключенных, чтобы далее отправлять по реке.

Русское правительство на протяжении нескольких веков никак не могло определиться с формированием общественного отношения к осужденным преступникам. То российские правители – царь Федор, Анна Иоанновна, Елизавета Петровна – упивались на христианское милосердие общества к заключенным, пользуясь которым, возложили на население все тяготы содержания арестантов – через подачу им милостыни. То власти запрещали и даже пресекали «всяческие хождения арестантов в народ», как это сделали Петр I и Екатерина, в том числе для того, чтобы усилить «назидательность мер наказания преступников для народного благонравия». Только при царе Александре I поборы с населения на нужды арестантов были преобразованы в разумную благотворительность. И это было единственно возможная мера, так как в русском народе уже было неистребимо православное уважение к страданию, милосердие к арестантам, терпящим – неважно, справедливое или нет, – наказание от власти.

Простой народ обычно подавал арестантам милостыню продуктами и одеждой, как пишет Владимир Гиляровский в книге «Москва и москвики». Купцы в канун Великих церковных праздников жертвовали большие суммы денег или организовывали поставки продуктов. Например, какая-нибудь московская булочная перед Пасхой или Рождеством получала от купца заказ на две-три тысячи калачей и булок, которые потом развозились по тюрьмам и раздавались «несчастненьким» с непременным наказом молиться за жертвователя. Тогда все свято верили, что молитва страдальца «идет прямиком к господу». Самые большие пожертвования шли от купцов-старообрядцев, прихожан Рогожской старообрядческой церкви, что стояла недалеко от Владимирки, сразу за заставой...

Когда партия заключенных, отправляемых в Сибирь, несколько сот человек – все в серых бушлатах с желтым «бубновым тузом» на спине, большинство в гремящих кандалах – проходила по московским улицам от Бутырской центральной тюрьмы до Рогожской заставы, это было угнетающее зрелище. Движение тогда перекрывалось, вдоль тротуаров выставлялась цепь охраны с ружьями. Прощание с родственниками происходило за заставой. Усиленный наряд конвоя какое-то время сопровождал партию по территории Московской губернии.

«...Владимирка, – пишет В. Гиляровский, – начинается за Рогожской, и поколениями видели Рогожские обитатели по несколько раз в год эти ужасные шеренги, проходившие мимо их домов. Видели впервые детьми, а потом седыми стариками и старухами все ту же картину, слышали:

...И стон, и цепей железных звон...

Ну, конечно, жертвовали, кто, чем мог, стараясь лично передать подаяние. Для этого сами жертвователи отвозили иногда целые воза по тюрьмам...

«Наживались на подаяниях арестантам главным образом булочники и хлебопекари, – пишет Гиляровский далее. – Только один старик Филиппов, когда-то спасший свое громадное дело тем, что съел перед царем таракана за изюминку, был в этом случае честным человеком. Во-первых, он при заказе никогда не посыпал арестантам завалящей, порченой продукции, а всегда свежие калачи и сайки; во-вторых, у него велся особый счет, по которому видно было, сколько барыша давали эти заказы на подаяние, и этот барыш он целиком отвозил сам в тюрьму и жертвовал на улучшение пищи больным арестантам».



**Во тьму идущие.**

Муретова Евгения, 17 лет, ЦО №1637, Перово

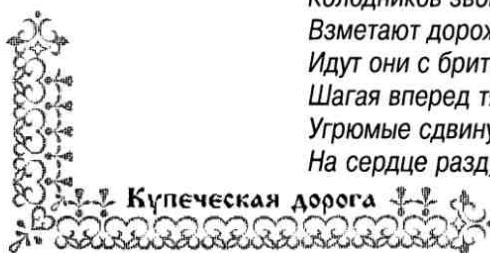
гой. Его мать, урожденная Анна Перовская, детство провела в перовском имении отца, Алексея Разумовского, и, уже будучи замужем за графом Толстым, с маленьким сыном Алешей гостила в другом имении отца по Владимирской дороге, в Горенках.

Спускается солнце за степи,  
Вдали золотится ковыль.  
Колодников звонкие цепи  
Взметают дорожную пыль  
Идут они с бритыми лбами,  
Шагая вперед тяжело,  
Угрюмые сдвинуты брови,  
На сердце раздумье легло...

Купеческая дорога

В то время сложился своеобразный тюремный русский фольклор, большую долю в котором занимали песни о Владимирке. А стихи известных литераторов, посвященные Владимирке, быстро распространялись как народные песни. К таким относится, например, стихотворение «Колодники» Алексея Толстого, судьба семьи которого была тесно связана с нашей доро-

гой. Его мать, урожденная Анна Перовская, детство провела в перовском имении отца, Алексея Разумовского, и, уже будучи замужем за графом Толстым, с маленьким сыном Алешей гостила в другом имении отца по Владимирской дороге, в Горенках.



У этого достаточно длинного стихотворения А.Толстого очень скоро ставшего песней, появились еще и строчки народного припева:

Динь-бом, динь-бом,  
Слышен звон кандалный.  
Динь-бом, динь-бом,  
Путь сибирский, дальний...

В селах по Владимирке, жители которых из поколения в поколение провожали по дороге партии «ссыльно-каторжных» или, как говорили в народе, «сильно-каторжных», даже сложились приметы и обряды, связанные с этапируемыми.

...Когда вдали, у моста через речку Нищенку, показалась, наконец, черно-серая колонна арестантов, Анна вскочила на ноги, торопливо перекрестьилась, удерживая другой рукой сверток с ребенком, и в который уже раз начала прикидывать, с какой стороны дороги будет ей ловчее подойти к колонне. Сложность заключалась в том, что ей нужно было ближе подойти именно к голове колонны, а там всегда больше всего конвойных. «Прости, умоляй солдатиков, чтоб дозволили, нешто прибывают тебя с дитем-то! – наставляли Анну соседки...

Рассчитать, когда партия арестантов пройдет мимо их села Перово, было нетрудно. Чтобы арестанты могли заночевать в деревне Новой, что в 30 верстах пути, колонну отправляли с Рогожской заставы рано утром. Так что поворот на Перово они обычно проходили до полудня... Сложнее было узнать день отправки этапа – его из соображений безопасности всегда держали в тайне до последнего. Выручил молодой ямщик из местных, Иван Агафонов. Вечор заехал к ней и сказал, что у Рогожской заставы видел много перекупщиков. Стало быть, завтра поведут «кобылку», как называли в народе партию скованных ссыльно-каторжных. Одному Богу известно, откуда перекупщики узнают, но свой барыш они никогда не упустят. А их барыш складывается, когда они перед этапом обменивают одежду и еду – то, что в изобилии подают арестантам в Москве, на то, что более всего ценится на долгом сибирском этапе – деньги и водку...

Еще затмно Анна напекла пирогов со щавелем и с кислой капустой, завязала их в холстину вместе с варежками и носками, что сама связала еще загодя. Перепеленала-собрала сынишку, своего первенца трех недель от роду – сверточек еще легонький, не тяжелее пирожков... На Владимирку отправились вместе с бабкой Ульяной. Она – с той поры как пропал-гинул неизвестно куда ее сын Матвей – уже два года ходит провожать «несчастненьких этапных»...

«Ой, лишенко, ой, горюшко!», – заголосила бабка Ульяна, когда серая масса, с мерным железным звоном надвигавшаяся на них по дороге, стала

прорисовываться лицами – старыми ли, молодыми, с одинаково серым налетом безысходности – что у арестантов, что у конвойных. Ближние арестанты, каторжники, идущие в голове колонны, были закованы в кандалы полностью – и руки, и ноги. Анна уже высмотрела одного, высокого, с лицом вроде посветлее остальных. «Ему ж несподручно узелок мой развязать!», – мелькнуло у нее в голове, и в следующий миг она уже выскочила с обочины прямо перед колонной, мимо одного конвоира, увернувшись от другого, от рук третьего, пытавшегося ее перехватить...

Прижимая к груди кричащего ребенка, она зубами развязала узел и стала совать пирожки в руки арестантов – не протянутые, а опущенные, словно под тяжестью кандалов... «За кого молиться-то, девонька?», – карие глаза взглянули на нее без капли покорности и отчаяния, даже с вызовом. Анна вскинула вверх голову: «Не молиться нужно, имя свое скажи, сыночка назвать». Ее уже оттаскивали конвоиры, выхватили у нее из рук вязаные носки... «Григорий я! Григорием назови! Я далеко иду, далеко...» Он что-то кричал еще, но лязганье кандалных цепей, окрики солдат, подгоняющих колонну, заглушили его слова... «Григорий, Гришенька», – баюкала Анна кричавшего младенца. Серая шеренга, пыля, проходила мимо. Бабка Ульяна кидала в шеренгу ржаные калачи, следила, как их ловят на лету чьи-то руки, и взывала монотонно: «Молитесь за Матвея! Молитесь за Матвея!» Накралывал дождь...

В середине колонны, сразу за каторжными, шли ссыльные в одних ножных кандалах, следом за ними – незакованные «беспашпортные» бродяги, определенные на поселение в Сибирь. Эти шумели и переругивались, наскучившись медленной ходьбой. Последними двигались, громыхая по кочкам, повозки и колымаги, доверху заваленные узлами и мешками, на которых лежали и сидели больные и женщины с детьми. Бабка Ульяна со словами «храни вас, Господь!» положила последний калач в торбу мальчишки, шагавшего рядом с телегой...

Обратной дорогой шли молча. Анна все повторяла про себя, как учили ее соседки: «Унеси с собой, Григорий, далеко-далеко все беды-нечастия, болезни-напасти, все горе-злосчастье. Дождями отмоет, снегами прикроет, полями выстудит, лесами выстроит – судьбу бесталанную, участь нежеланную...» А перед глазами вставал тот Григорий – большой, сильный, не потерявший своей удали. И хотелось молиться и за него, чтобы несчастье не оставалось с ним. Чтобы он не избыл до конца своей горькой доли, оставил только хорошее ее маленькому сыну, а чтоб и ему улыбнулось счастье, нашлась удача...

Словно прочитав ее мысли, бабка Ульяна вдруг сказала: «Ему только хорошо будет оттого, что безгрешная душа начинает жить с его именем. У

Купеческая дорога

такого, поди, ни семьи, ни детей... Ишь, глазами-то как зыркал, чисто разбойник!».

*Анна промолчала. Теперь ее молитвы будут о двух Григориях...*

...Бескрайняя, стремительно осваиваемая Сибирь принимала всех. Огромная, равная нескольким Европам – Сибирская окраина в начале XIX века имела население почти полтора миллиона человек, немногим больше тогдашней Москвы. Этот суровый край был заселен разнородными и малочисленными коренными племенами и народностями, которым русские казаки полтора века назад принесли земледелие, животноводство, ремесла и которых защитили от набегов бухарцев. Кроме того, за 200 лет с момента сибирского похода дружины Ермака в конце XVI века, сюда добровольно переселились более миллиона человека из различных областей Центральной и Южной России, подавляющее большинство которых были крестьяне. Столько же осело в Сибири ссыльных и отбывших свой срок на каторге Нерчинских рудников, в острогах Усть-Иlimа и Читы.

Среди них были не только уголовные элементы, но и церковные служители, военные инженеры, врачи, люди культуры и науки, причем самых различных национальностей. Их знания, их опыт был очень ценен для этих малонаселенных, неосвоенных земель. Их свободолюбивый, авантюрный характер был востребован на этой стремительно осваиваемой территории.

И пришлые, и местные, и ссыльные – разных племен, наций и вероисповеданий – жили бок о бок друг с другом среди обилия свободных земель, богатых охотой, рыбными и таежными промыслами. Они впитывали культуру друг друга и сплавлялись в единую общность сибиряков. Этому немало способствовало и то, что присоединение Сибири к России строилось на кардинально иных принципах, чем происходило, например, завоевание европейцами новых земель в Аме-



**Далекая Сибирь.** Ершова Ольга, 12 лет,  
Краснопресненская ДХШ

рике, Африке или Новой Зеландии. Конечно, межнациональные отношения в Сибири складывались далеко не безоблачно, оставляло свои следы и самодурство управителей, местных князьков, хищничество и алчность купцов-промышленников. Но население Сибири в XIX в. мыслилось государством как оплот в «неминуемом противостоянии с желтой расой» и должно было дать силы и средства для защиты «интересов империи на востоке». Поэтому в целом проводилась политика асимиляции коренного сибирского населения с русскими и другими национальностями европейской России.

Примечателен такой факт. Неким положением о правах сибирских аборигенов российское правительство еще в XVIII в. «даровало инородцам самоуправление – право суда и разбирательства дела не по чуждым инородческому духу русским законам, а на основании местного обычая, так называемой «словесной расправы». В течение всего XIX века губернская власть Сибири не раз ставила перед правительством вопрос о «необходимости распространения в Сибири законодательства Российской Империи в полном объеме...»

Можно ли представить себе что-то подобное в те времена, например, в США в отношениях властей с американскими индейцами или неграми?

На российском Дальнем Востоке ситуация развивалась более сложно и драматично. Еще в XVII веке Е. Хабаров, В. Поярков и другие русские землепроходцы на Амуре столкнулись с упорным сопротивлением аборигенов. Дело в том, что Приамурье было достаточно населенным краем. В отличие от большинства районов Сибири, русские встретили здесь преимущественно оседлое земледельческое население. Нежелание приамурских народов подчиниться власти русского царя всемерно поддерживали и поощряли правители соседних стран – Маньчжурии и Китая, которых беспокоило появление на своих границах русских. В таких условиях любой поход русских казаков по Амуру неизбежно превращался в военную операцию. Поэтому Приамурье, самый дальний край русских землеоткрытий, полностью был присоединен значительно позже, уже при Александре II.

История существования Сибири в составе Российской империи отнюдь не история ее завоевания и колониальной эксплуатации, а длительный процесс ее интеграции в общероссийское хозяйство, в единое административное пространство. «Центр» и «регион» – это термины, описывающие, прежде всего, географию власти, поэтому важнейшей составной частью аппарата власти являлись пути сообщения.

Со времен Ермака и до середины XVIII века перевозка грузов и людей шла в Сибири в основном по воде. Перевод грузооборота с речных

### Купеческая дорога



путей на сухопутные происходил постепенно, по мере формирования целой системы сибирских дорог, в своей совокупности получившей название Московско-Сибирского тракта. По мере его становления возрастил и грузопоток.

Если в начале XIX века, согласно расчетам исследователей, грузоперевозки по Сибирскому тракту составили до 1 млн. пудов, то в середине века перевозилось уже 7-8 млн. пудов товара, в том числе 3 млн. – в восточном и 4-5 млн. в западном направлении. К концу века из Сибири в Европу переправлялось ежегодно до 10 млн. пудов груза, то есть, за сто лет грузопоток возрос в 10 раз. В этих перевозках были заняты более 70 тысяч возчиков-ямщиков.

Девятнадцатый век – век расцвета Сибирского тракта. Он становится «окном в Европу», точнее «дверью», для всего огромного Зауралья. Через Сибирь везут китайские товары, главный из которых – чай. Из Сибири в XIX веке по тракту вывозится сырье (кожи, сало, шерсть) – 40%, пушнина – 30%, продукты помыслов (рыба и кедровые орехи) – 10%. Лес и древесину по-прежнему переправляют по рекам.

Среди товаров, ввозимых в Сибирь из Европейской России, на первом месте различные ткани, затем идут готовые кожевенные и галантерейные изделия, сахар и бакалея. Позже, по мере роста сибирского капитала, ввозятся и европейские предметы роскоши, например, мебель, экипажи, утварь и предметы искусства.

Большую часть грузов обычно перевозили по Сибирскому тракту зимой. По сведениям Томской городской думы, сроки зимней доставки товаров из Томска в Иркутск были 28–30 дней (восточное направление), столько же дней грузы перевозились от Томска до Тюмени (западное направление), а грузовой обоз, отправлявшийся из Томска в Москву, находился в пути 60–65 суток. Таким образом, путь от Иркутска до Москвы составлял три месяца и на равном расстоянии друг от друга – по месяцу пути – находились основные транспортные и купеческие центры Сибири, главными из которых были Томск и Иркутск.

Томск, удобно стоявший на пересечении сухопутных и речных путей, в те времена представлял собой центр самой большой сибирской и российской губернии. Томская губерния в XIX веке включала в себя нынешние Томскую, Новосибирскую, Кемеровскую области, весь Алтайский край, часть Красноярского края и даже часть Казахстана. Центром второй по величине губернии Сибири являлся Иркутск, негласная столица Восточной Сибири.

...Провести зимой в дороге с обозом месяц и после краткой остановки отправиться в обратный путь – это было для сибирского извоз-

чика обычное дело. Поэтому, даже когда грузы перевозились через всю Сибирь в Москву, транспортные контракты заключались чаще всего на эти месячные отрезки пути: Иркутск–Томск, Томск–Тюмень или Тобольск и далее до Нижнего или до Москвы.

Однако достаточно часто, например, при высокой ценности или опасности груза, сибирские возчики подряжались доставить его до конечного пункта. Так, согласно записи в нотариальной книге Томска, в начале века купец М. Клестов подрядился перевезти из Томского казначейства в Москву груз особо ценных мехов «в казенной укупорке сколько по весу окажется». В пути обоз должен был находиться 65 суток и за каждый день опоздания назначалось с пуда 25 копеек неустойки. После благополучной сдачи ценного товара Клестов должен был получить по 6 рублей с пуда, что было очень высокой ценой.

В то время на дальнем извозе можно было сделать значительные состояния. И в эту сферу – сибирский извоз – потянулись самые сметливые и предприимчивые со всего Московско-Сибирского тракта...

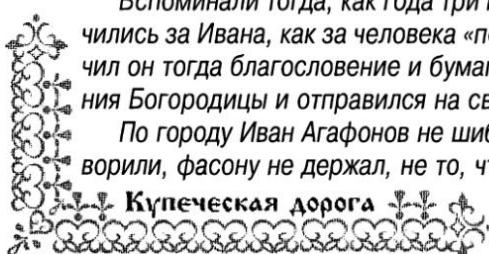
...Зима в этот год в Москве выдалась хоть и снежная, но с оттепелями, после крещенских морозов даже покапала капель, к масленице снег на дорогах совсем осел и потемнел, наполненный водой. «Ну, если к Пасхе он не успеет добраться домой, придется ему лишний месяц в Нижнем, аль еще где, распутицу пережидать. Все заработанное уйдет на харчи да на постой», – сокрушился первовский крестьянин Пантелея Агафонов. Даже от себя он старательно прятал главную отцовскую тревогу: «Лишь бы живой!..»

В доме, да и во всем селе Первое ждали с дальнего извоза старшего сына Агафоновых, Ивана – гордость села, опору и надежду многодетной семьи. Еще в конце октября, как начал вставать зимник – только-только стало прихватывать утренним морозом раскисшую дорогу – подрядился Иван вести товары в обозе в далекую Сибирь. Что везут, как водится, сам не сказывал, а его и не спрашивали. Появился в Первом на один день – огромный, шумный, веселый, словно хмельной от гордости за удачный заказ по счастливому случаю. И опять, как и в первый раз, всем селом снаряжали: перевозили коренного Гнедка и двух пристяжных, подладили упряжь, дали до весны, не особо торгясь, еще двух справных лошадей с санями, чтобы «связку путнюю» составить.

Вспоминали тогда, как года три назад всем селом, всей общиной, поручились за Ивана, как за человека «поведения сурьезного и трезвого». Получил он тогда благословение и бумагу от батюшки в местной церкви Знамения Богородицы и отправился на своем Гнедке в Москву.

По городу Иван Агафонов нешибко любил возить. Робел и, как тогда говорили, фасону не держал, не то, что московские троечники-лихачи. Эти –

### Купеческая дорога





совсем уж аристократы от возчиков! Как картинно они сидят на своих высоких пролетках, запряженных тройкой рысаков! Нанимают их чаще всего молодые холостяки, еще не имеющие своего выезда, но желающие покрасоваться...

Иван, поездив пару лет «двуухривенным московским ванькой», купил еще двух лошадей и стал «протяжным» извозчиком, начал осваивать большую Владимирскую дорогу. То ли дело прокатиться с ветерком до Богородска, до Покрова-города, а то и до Нижнего! В Москве – что? Не разгонишься – движение хоть быстрое, но суевое, народу много, экипажей да карет, телег да саней столько, что в глазах рябит. Правила движения в Москве строгие: движ-



**Извозчик в Москве.**

Лазарева Варя, 10 лет, Клуб Светозар, Перово

гаться надо только по правой стороне, дорогу каретам уступать, если идет «и навстречь, и вдогон». Было дело, охаживали его плетью, как зазевается. Через ту Иванову неторопливость, как он рассказывал односельчанам, и вышел ему счастливый случай, а то долго бы еще караулил седоков у заставы, если бы вообще жив остался...

После Ильина дня я на своей тройке, – с удовольствием по десятому разу рассказывал, бывало, Иван, – вез сурьезного купца в Нижний Новгород. Заказ был выгодный – в оба конца за два дня, да еще за быстроту барин обещал добавить. Едем, значит... Уже недалече было до Нижнего, в аккурат миновали сверток на Мстера. Смеркалось, и барин все торопил: гони да гони, видно, не поспевал он по какому-то своему купеческому делу... Но я то эту дорогу знал – все горки да повороты! – и не разгонялся... И тут навстречу нам из-за поворота, гремя по кочкам, вылетает во весь дух почтовая тройка с громадной порожней телегой. «Вправо бери, зашибет!», – кричит купец. Только я-то увидел, что вправо ее как раз заносит на повороте, и прижался влево. Пронеслась эта телега, чуть-чуть нас не задев, промелькли вытаращенные глаза ямщика. И тут же навстречу грохочет-мчится другая тройка и тоже во весь дух. И снова купцу кажется более безопасной правая сторона, а я стою на своем. То есть на своем месте стою, еле лошадей удерживая. Три телеги мы так пропустили. В четвертой из-за борта поднимается сонный возчик, берется за вожжи и останавливается. Оказывается,

наскучив медленной обратной езды, предписанной по правилам, первый возчик почтового обоза подстегнул свою тройку, да, видимо, не удержал, она и понеслась налегке. В задних же телегах возчики спали, доверившись головному, а их лошади, привычные держаться вместе, рванули за первой... Столкнись, зашибли бы нас, затоптали насмерть...

Купец долго тогда крестился, что беда мимо прошла. А после уже, когда, успокоив лошадей, тронулись дальше, он пообещал Ивану хороший подряд на перевозку груза в сибирский город Томск, где вел торговые дела. И не обманул. Вишь, как все обернулось! Дай бог, чтоб к добру!..

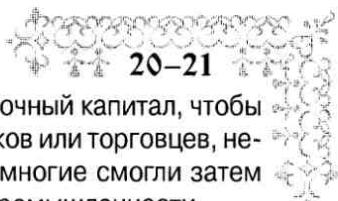
До середины XIX века главная особенность неразвитой сибирской торговли заключалась в ее ярмарочном характере, то есть в полном отсутствии специализации: все, от миллионера, торгующего в нескольких губерниях до мелкого коммерсанта – все и каждый покупали и продавали в Сибири всевозможные товары.

Но именно в колониях или окраинах, отсталых в экономическом отношении, но богатых природными ресурсами, могли в те времена с фантастической быстротой складываться огромные капиталы, хотя могли и столь же быстро теряться. Отдельным дельцам – местным, сибирским, и российским – удавалось создавать в Сибири гигантские компании – по капиталам и доходам, территориальному охвату и числу наемных рабочих. В винокурении и виноторговле, в текстильной торговле и рыбном промысле, в транспорте: сухопутном и речном – на территории больших районов Западной и Восточной Сибири отдельные купеческие семьи становились фактически монополистами, полностью контролируя ту или иную сферу вложения капитала. Многие судьбы в сибирском купечестве дают яркие примеры головокружительных взлетов и падений.

К началу XIX века средний размер капитала сибирских купцов почти вчетверо уступал российскому, но намного превосходил его по своей активности. С середины этого же века среднесибирский капитал становится равным половине средне-российского. Многие сибирские купцы ведут отъездные торги на ярмарках Европейской России, включая Нижний Новгород и Москву.

До середины XIX века основными заказчиками на перевозку грузов по Сибири являются крупные купцы из городов Европейской России: Москвы, Нижнего Новгорода, Казани, Вологды. Поскольку транспорт в это время является стремительно развивающейся отраслью, здесь начинается быстрая вертикальная сословная миграция. Благодаря крупным заказам на перевозку купеческих товаров многие из местных крестьян, занимающихся извозом, смогли внести выкуп и перейти в сосло-

### Купеческая дорога



вие мещан. Далее многие сумели собрать достаточный капитал, чтобы перейти в сословие купцов, извозопромышленников или торговцев, некоторые сумели там удержаться и уж совсем немногие смогли затем стать крупными купцами в извозе, торговле или промышленности.

В отличие от других сословий, пребывание в купечестве не было по-жизненным, и купечество находилось «в состоянии беспрестанных перемен». Верхушка купечества всегда стремилась во дворянство всеми способами, хотя бы через браки своих детей с дворянами. Это давало им более высокий социальный статус, доступ к государственной службе и право на покупку крепостных. Если мелкие предприниматели из крестьян, мещан и ремесленников, сколотив минимальный капитал, не-обходи́мый для перехода в ку-  
печеское сословие, только-только вступали в гильдии, то их внуки могли уже стать дворянами. Обратное движение, когда купцы, не уплатившие ежегодных гильдейских пошлин, выбывали в сословие мещан, было значительно чаще.

В любом случае дальний извозный промысел не только давал местным крестьянам и мещанам хороший доход, но и повышал общую культуру, знакомил с цивилизованным миром, чем приближал их менталитет и образ жизни к купеческому. А быстрое и плавное движение вверх по ступенькам лестницы статуса и капитала – от третьей до первой купеческой гильдии – было достаточно редким явлением, особенно для одного человека. Гораздо чаще этот путь проходили семейные династии, преумножая и расширяя свой капитал в течение жизни нескольких поколений.

«В Сибири, в отличие от европейской части России, – пишут известные историки А. Старцев и Ю. Гончаров, – купечество, как особая со- словная группа, появляется только в середине XVIII в. Условия формиро- вания и деятельности купечества Сибири в значительной степени отличались от Европейской России. С одной стороны, Сибирь факти-



Купец в лавке. Федорова Лиза, 8 лет,  
Клуб Светозар, Перово

чески не знала помещичьего землевладения и феодальные пережитки в целом здесь были значительно слабее. Не играло здесь такой значительной роли, как в Центре страны, и дворянское предпринимательство, что открывало более широкие перспективы перед купечеством». Если в Европейской России в это время все большую роль играли товарищества и акционерные общества, то в Сибири преобладали семейные торговые дома, а нередко купцы вели дела и вовсе в одиночку. Именно купец в Сибири XIX века – неважно, из местных или из российских – был главной фигурой в коммерческой деятельности и играл значительную роль в общественной жизни региона, особенно в городах.

Российское купечество занимало весомую долю в сибирском предпринимательстве. На извозе и в торговле в Сибири создавалось немало состояний и российских, и московских купцов. Так, большое количество договоров на перевозку различных товаров, по сведениям томского историка, профессора Владимира Бойко, заключали в Сибири московские купцы Николай и Петр Ларионовы, купец первой гильдии А. Корзинкин, вологодские купцы братья Петровы и И.А. Колесов, сначала вологодский, а потом московский купец.

Впервые фамилия И.Колесова – как вологодского купца – появляется в Договорных книгах Томска в 1818 году, в связи с тем, что он организует перевозку тысячи пудов чая через Томск и Тюмень «с сохранением груза от всяких грабежных случаев, от огня, подмочки, протирки, воровских людей и прочего». В 40-е годы он числится в нотариальных книгах уже московским первой гильдии купцом. В середине века в очередном договоре на перевозку И.А. Колесов именуется не только московским купцом первой гильдии, но и мануфактур-советником, почетным гражданином и кавалером. Теперь уже от его имени действуют приказчики, нанимая обозы для перевозки чая через Сибирь.

Приказчики, получив опыт ведения торговых операций вдали от хозяина, сами быстро переходили в разряд купцов. Например, по одному из договоров 1819 г., согласно опять-таки исследованиям В.П. Бойко, мы узнаем, что московские первой гильдии купцы братья Агеевы, Петр и Николай, через своего приказчика из Иркутска мещанина Наквасина, заключили контракт с тюменским ямщиком Кухтериным на перевозку 2 тысяч пудов клади из Томска в Тюмень за 23 дня. В середине века Наквасин фигурирует в договорах Иркутска уже в качестве купца.

Обращает на себя внимание в этом договоре также и то, что в нем впервые упоминается фамилия ямщика Кухтерина, потомки которого к концу века образуют в Сибири мощную династию купцов, занимающихся извозом и торговлей. Имя основателя этой династии потом-

ственного тюменского ямщика Евграфа Николаевича Кухтерина гарантировало высокое качество и надежность транспортных услуг, поэтому к нему обращались с заказами по перевозке особо ценных или опасных грузов. Так, судя по Договорной книге за 1880 год, Е. Кухтерин берет заказ на перевозку из Томска в Москву товаров Игнатья Кытманова, известного сибирского золотопромышленника. В числе грузов было: 144 пуда кости мамонтовой, 23 пуда шкурок песцов рослых, 4 пуда клея осетрового и другие ценные вещи. Условия, обеспечивающие сохранность дорогостоящего груза прописаны в договоре особенно тщательно, оплата транспортных услуг очень значительна.

В это время старик Кухтерин уже стал владельцем 3,5 тысяч лошадей, на него постоянно работало не менее 1,5 тысяч ямщиков, и столько же он мог в короткий срок набрать дополнительно для выполнения срочных заказов. Будучи одним из монополистов по транспортным услугам в Сибири, он расширил и сферу своего предпринимательства: помимо транспортной конторы Кухтерины имели в Сибири спичечные и мукомольные фабрики, вели строительство жилых домов и общественных зданий. В конце XIX века фирма «Евграф Кухтерин и сыновья», имея главную контору в Томске, открывает отделения в Санкт-Петербурге, Москве, Нижнем Новгороде, Казани, Перми, Кяхте и в других городах по Сибирскому тракту. История этого рода дает пример формирования и развития буржуазной династии, семейной фирмы с огромным капиталом и устойчивой репутацией, которые всегда считались в буржуазных государствах оплотом стабильности.



**Русский ямщик.** Фотоколлаж  
Усова Лиза, 14 лет,  
Клуб Светозар, Перово

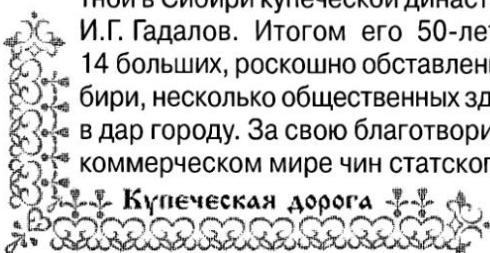
Типичность и особая притягательность личности Евграфа Кухтерина для земляков-современников заключалась еще и в том, что начало обогащения его семьи было положено, как говорили в Сибири, «гужом и кнутом», то есть извозом. А из возчиков, как Кухтерины, свое происхождение вело немалое число сибирских и даже российских купцов.

Другим социальным слоем, поставляющим «кадры» для купечества было ремесленное крестьянство. Например, в марте 1830 г. договор о поставке своей кустарной продукции в далекую Сибирь заключили мастеровые крестьяне Владимирской губернии, уездного города Вязники Федот и Архип Толкачевы. Смастерили, привезли и продали. На чем они делали свой капитал дальше, неизвестно, только через пятнадцать лет после этой продажи оба становятся томскими купцами первой гильдии, а еще через двадцать лет – крупнейшими в Западной Сибири золотопромышленниками. Толкачевы приобрели известность и в Сибири, и у себя на родине, во Владимире, не только своим стремительно выросшим капиталом, но и своей благотворительностью. А.С. Толкачев за свои пожертвования более 50 тыс. рублей на постройку Томского кафедрального собора был удостоен звания потомственного почетного гражданина Томска. Однако, несмотря на многочисленное потомство, основать купеческую династию Толкачевых братьям не удалось. После смерти в возрасте 92-х лет последнего из братьев Толкачевых, Архипа Сильяча, съехавшиеся за наследством родственники вскоре покинули Сибирь, разделив между собой более 800 тысяч рублей накопленного стариками капитала. Как пришли владимирские Толкачевы по Владимирско-Сибирской дороге, так и вернулись по ней обратно.

Заработанный в Сибири капитал редко оставался на месте, если капиталист был родом не из Сибири: чаще всего деньги перетекали в Европейскую Россию. Если в начале XIX века именно в Сибири складывались наиболее благоприятные условия для вложения капитала, то к концу века, в период индустриального подъема, и в Европейской России появились выгодные сферы вложения. Тенденция увода капитала в самый капитализированный район, каковым являлся Центр России, прослеживается на судьбах многих купеческих семей.

Так, в Москве обосновался под конец жизни родоначальник известной в Сибири купеческой династии, сын владимирского крестьянина, И.Г. Гадалов. Итогом его 50-летней купеческой биографии стали 14 больших, роскошно обставленных магазинов в крупных городах Сибири, несколько общественных зданий в Красноярске, построенных им в дар городу. За свою благотворительность Гадалов получил редкий в коммерческом мире чин статского советника. Последние годы жизни

#### Купеческая дорога



свои дела он вел совместно с сыновьями в основном в Москве, где имел дом на Елоховской улице.

Правление своего торгового дома перенесли в Москву и Второвы, крупнейшие деятели текстильной торговли Сибири. Мещанин Костромской губернии А.Ф. Второв в 20-летнем возрасте прибыл в Иркутск с минимальным капиталом. Путь «наверх» у молодого предпринимателя начался с удачного брака с дочерью местного купца. Через 10 лет Второв – купец 2-й гильдии, еще через 5 лет – купец 1-й гильдии, а в свои 53 года он становится потомственным почетным гражданином Иркутска. Фирма Второвых вырастает в крупнейший в Иркутской губернии и Забайкальской области торговый дом по сбыту текстиля, большей частью московского. В конце XIX века она открывает отделения и строит большие магазины, в ряде случаев пассажи, в Томске, Барнауле, Бийске, Новониколаевске, а затем, в начале следующего века, в городах Центральной России и в Москве... Второв-младший, Николай Александрович, приобретает известность в Москве как крупный финансист.

Хотя условия жизни и культурные возможности в провинции и в столице значительно отличаются, купец сибирский и купец московский в XIX веке больших отличий друг от друга не имеет: одинаковы и традиционно патриархальный уклад жизни, схожи и типично национальные, почти народные материальные потребности. Известный историк Р. Пайпс на основе изучения образа жизни русского купечества, пришел к выводу: «В отличие от дворянства, которое пошло на поводу у Запада и утратило все следы восточного наследия, купцы оказались более косными. До начала XX века они сохранили типично восточный внешний вид: борода (теперь обычно подстриженная), длиннополый сюртук, являвший собой видоизмененный кафтан, высокая шапка (теперь картуз), мешковатые штаны и сапоги с высокими голенищами». Сюртук – длиннополый, утепленный, сшитый из толстого сукна и получивший название сибирки – был тогда излюбленной одеждой купцов по всей России.

...Свой неповторимый облик и характер имели, конечно, и возчики – сибирские и российские – с небольшими различиями друг от друга. Дальний извоз был не только прибыльным, но и рискованным, опасным делом, что сформировало и специфический характер предпринимателей от извоза – взвешаный, изобретательный, но и независимый, рисковый.

О дерзких нравах российских ямщиков было в свое время сказано много: «На ямщиков принято жаловаться, и без этого не обходится ни одно описание русского путешествия. Между тем, едва ли можно требовать большего от этого сословия с его весьма самобытным характе-

ром, столетиями формировавшимся в весьма сложных, многообразных условиях».

Сибирский возчик – фигура в XIX веке значимая, колоритная, почти эпическая. Одиночество «на ходу» среди суровой величественной природы, личная ответственность и постоянная настороженность приучили его к сосредоточенности, серьезности и молчаливости. Каждый возчик в обозе идет около своих лошадей – большую часть пути именно идет пешком, жалея своих лошадей, – и поглядывает, не потерялось ли чего, нет ли какой угрозы для клади. В случае нападения «удалых дорожных молодцов», возчики хватались за рычаги – длинные дубины, которыми при необходимости приподнимали телегу с грузом. И исход боя редко бывал в пользу «лихомцев».

За два столетия профессия извозопромышленника в Сибири выработала не только жесткие требования к качествам личности, поведению и экипировке профессионала, но даже и обогатилась многими «изобретениями» – собственными и заимствованными.

Для выполнения условий контракта, часто весьма жестких, человек, который занимался извозом в Сибири, должен был иметь, прежде всего, качественную экипировку: большое количество выносливых обозных лошадей, хорошую упряжь, прочные сани и телеги. Возчик должен был быть не только физически крепким, выносливым, но и сметливым, и, как тогда говорили, «трезвого поведения». Это были совершенно необходимые качества при защите своего груза от грабителей, промышлявших большими шайками на дорогах, для того чтобы выдержать путь в несколько тысяч верст за короткие сроки, чтобы не теряться при сложных расчетах с грузоотправителем и грузополучателем.

Обычно «исправные» сибирские возчики делали за зиму по два месячных пути туда и обратно, получая за это при благоприятном для них исходе по 80–130 рублей на связку, а связка лошадей представляла собой 4–6 упряжек. Летом провоз кладей был в 2–3 раза дороже и во столько же раз дольше. Для перевозки грузов на дальние расстояния создавались большие, до 25 человек, артели, которыми руководили опытные, авторитетные возчики.

У зажиточного сибирского крестьянина-возчика количество собственных лошадей доходило до 50–60 голов. Газета того времени «Сибирский вестник» так описывала «большой разгон» (парадный выезд) по случаю Ирбитской ярмарки: «Во дворах запрягают до 20 троек одного хозяина, и тогда сам хозяин, сыновья, работники и даже бабы садятся на козлы ямщиками». Вообще сибиряки были большими любителями и ценителями лошадей, но ценили в лошадях иное, чем, на-

пример, москвичи. При извозе использовались выведенные через естественный отбор сильные, выносливые лошади, способные за сутки покрывать с кладью по 70–100 верст. В Сибири даже существовала специальная система тренировки и выбраковки лошадей перед долгой дорогой. Слишком многое было поставлено на эту живую транспортную силу!...

Российские почтовые ямщики в середине XIX века получают яркую форменную одежду – зипун синего цвета, подпоясанный красным кушаком, и шапка-малахай с красным околышем. Однако дальнние, «протяжные» извозчики Сибирского тракта предпочитают одежду неброскую, незаметную, главное, чтобы она была удобной и теплой: овчинный полушибок и шапка-ушанка, на ногах – валенки-катаанки. Сверху на полушибок при необходимости одевается еще длинный туул...

Большие расстояния и скверная дорога, суровый климат, и необходимость ез-



**Сибирский обоз.** Митрофанов Дима, 17 лет,  
изостудия, Лефортово

дить не только днем, но и ночью, – все это стимулировало появление многих дорожных изобретений сибиряков. Так, для того, чтобы лошадь не скользила на накатанных зимних дорогах, подковы ей научились делать с тремя шипами, причем часто они были вывинчивающимися, чтобы не портить пол в конюшне. Зимнюю повозку сибиряки делали более длинной, чем в России, поскольку в долгой дороге путешественнику требовалось больше провизии, кроме того, она имела специальные утепленные фартуки и козырек, а внутри обшивалась кошмой или войлоком, чтобы защищать седока от холода и ветра.

Интересно была решена в Сибири проблема кормления лошадей на ходу – «подзаправка в пути» при круглогодичном движении была необходима из-за ограниченных сроков доставки груза и в связи с большими расстояниями между почтовыми станциями.

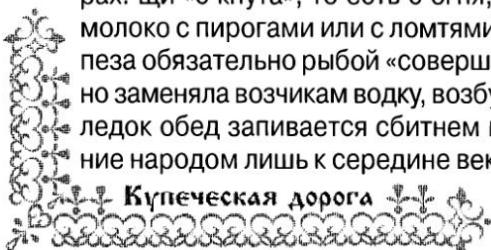
Поскольку ехали всегда длинными обозами, на каждой повозке располагали кормушку с овсом и охапкой сена, так чтобы лошадь, идущая сзади, могла есть в пути корм, лежащий на передних санях или телеге.

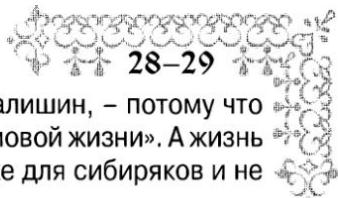
Летом клали траву, которую обязательно смачивали. Экономия времени от этого нововведения была очень значительной.

По некоторым данным, именно сибирские ямщики еще в XVIII веке приспособили для своих нужд и тем самым продвинули в Европейскую Россию утварь восточных кочевников – самовар. Этот круглый (в древности глиняный, а позднее медный) горшок на ножках для устойчивости, с вмонтированной «в середку» трубой-печкой, требовал самый минимум угля или веточек для огня и был незаменим для приготовления в дороге еды типа похлебки. Иногда его полость делилась на две или даже три части, чтобы приготовить сразу несколько блюд.

Кстати, о дорожной еде сибирских ямщиков. Великолепно подошли для условий сибирской дороги китайские или, по другой версии, монгольские пельмени: при сибирских морозах они способны были храниться всю зиму, не теряя своих качеств, а то, что мясо было закатано в тесто, да еще и смешано со специями, делало это блюдо менее привлекательным для зверя. К тому же пельмени можно было легко приготовить в том же самоваре. В самоварах разогревали и «круги» – плоские круглые диски ранее приготовленных и замороженных в неглубоких мисках домашних похлебок – щей, ухи; так же замораживали и молоко. На морозе круги можно было хранить в кожаных мешках несколько месяцев. Другим удобным в сибирской дороге блюдом была «чушь, чушим», любимая осятками и другими народностями Западной Сибири строганина – свежезамороженная осетрина, которую строгали тонкими полосками-ломтиками и, круто посолив, ели с хлебом и квасом. В те времена осетрина – продукт дефицитный ныне и присно! – была в Сибири значительно дешевле говядины, сливочного масла или меда. Так, в середине XIX века пуд (!) стерляди стоил всего 70 копеек, осетрины с икрой – 2 рубля, без икры – 1,5 рубля. Только муксун, как рыба редкая и очень вкусная, продавался в Сибири поштучно и стоил 6 копеек. Для сравнения: на 2-3 копейки в то время можно было неплохо прожить в Сибири целый день.

Так что, даже в походных условиях «меню» у сибирского ямщика было вполне разнообразным, вкусным и, главное, здоровым, так как никогда не ограничивалось «сухомяткой» – едой без горячей похлебки... Обыкновенно один раз в сутки возчики ели горячее на постоянных двоих: щи «с кнута», то есть с огня, гречневую кашу с маслом, мед или молоко с пирогами или с ломтями пшеничного хлеба. Начиналась трапеза обязательно рыбой «совершенно адского посола», которая обычно заменяла возчикам водку, возбуждая аппетит и прогоняя сон. Напоследок обед запивается сбитнем или квасом, чай вошел в употребление народом лишь к середине века. «Денег обозные ямщики на еду не





жалеют, – пишет исследователь Сибири И. Завалишин, – потому что сытая и вдоволь еда необходимое условие их ломовой жизни». А жизнь сибирского возчика была ломовая, тяжелая даже для сибиряков и не всякий россиянин мог такую жизнь выдержать...

– Едут, едут!

Младшие из Агафоновых, Андрейка, Глеб и Захар, перемахнув для скости через забор, распугивая гусей, застучали босыми пятками по сырому еще двору. Старый Пантелей уронил топор, с которым весь день подновлял стены конюшни, и заслонился задрожавшей рукой от яркого солнца. Со стороны большака из-за голого весеннего леса показалась вереница повозок.

– Кажись, дождались, слава те, Господи!..

Через несколько минут большой двор враз стал тесным, вечерняя тишина оборвалась скрипом колес, ржанием распряженых лошадей, смехом детей и басистыми приказами Ивана. Перво-наперво нужно было разместить под навесом телеги с тюками. Судя по основательности распоряжений Ивана, груз в этих укрытых рогожами тюках был ценным.

– Почто ж ты домой приехал, не разгрузившись?», – отец, хоть и хмурился, но был доволен, что сыну удалось взять заказ в обратную дорогу.

– Разгрузился я, отец. Этот товар – весь мой!

Отец так и ахнул:

– Не деньгами взял? А если не угадал с товаром? Как мы до урожая дотянем, столько ртов?

Иван откинул рогожу на ближайшей повозке, развязал упаковку: там рядом лежали странные тюки – плотно зашитые коровьи шкуры со штемпелями на шве. Чуть подрезав шов у одного тюка, гордо показал отцу содержимое – сухие, бурье, плотно спрессованные листья.

– Банный веник, что ль?

– А ты понюхай!

– На табак не похоже. А дух-то какой сильный!

– Это – чай, отец, листья китайского дерева? Вот, чем я расторгуюсь...

...А двор Агафоновых, между тем, наполнялся соседями. С избы уже принесли лавки, кто, что мог, собрали стол на скорую руку. Степенные первоские мужики, запалив самокрутки, разместились на бревнах, на завалинке – про Сибирь послушать, про те места расспросить, где самим побывать довелось. Иван водрузил на чурбачок возле стола большой медный самовар, чтобы разжечь. Мальчишки натащили горку щепок, сухих прошлогодних шишек и, отпихивая друг друга, заполнили «середку». Скоро самовар уже попыхивал дымом из трубы. Мятые кое-где бока тускло отражали солнце.

– Походной похлебкой Иван угостить нас хочет. Так привык к дороге, что и дома теперь будет обедать по-дорожному, – посмеивались соседи...

– Милости прошу, дорогие соседи, отведать с нами чаю китайского! – поклонился Иван гостям, когда самовар заклокотал кипятком.

– Чай мы и сами пивали, – поглаживая бороду, первовский староста Матвей Кузьмич усаживался по правую руку от хозяина, старшего Агафонова. – Только варят-то его в посудине, в коей для удобства пользования носик имеется. Трактир на Таганке недавно в чайную новомодную переделали. Так вот там все чайники бегают с носатыми посудинами медными и разливают чай гостям. Я четыре сорта чая попробовал, плиточный с солью и маслом, скажу я вам, гораздо вкусен и питателен...



В чайной. Медведева Настя, 16 лет,  
изостудия, Ивановское.

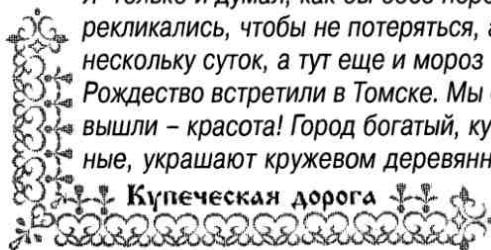
Еще несколько односельчан, однажды или дважды пробовавшие новый напиток, включились в его обсуждение... Иван кинул в самовар горсть чайных листьев и через минуту принялся разливать коричневый кипяток по кружкам, зачерпывая его из самовара деревянным половником. Пили в прикуску с желтоватыми кусками сахара. А Иван рассказывал о поездке:

– Туда мы везли московскую мануфактуру, в основном хлопчатые ткани. Караван был огромный – возчиков тридцать, все не по первому разу «сибиряли». Да и староста артели, Архипычем его звали, оказался ямщиком бывальным, хорошо знал дорогу. Так что груз мы доставили в сохранности и точно по срокам договора...

– Вот так, взяли и быстренько доставили, да? Ты давай, все рассказывай! – Односельчанам в таком дальнем путешествии все было в диковинку.

– В пути всякое случалось: и от стаи волков отбивались – в лесах под Тюменью, и в Барабинской степи чуть не заплутали в метель. Ох, скажу я вам, это была метель! Неделю сплошной снег крутил перед глазами... Я только и думал, как бы обоз передний не потерять из виду. Рожками перекликались, чтобы не потеряться, а главное – не уснуть! Ведь не спали по нескольку суток, а тут еще и мороз такой, что деревья лопаются!.. Ну, вот... Рождество встретили в Томске. Мы сперва-то все у печки отсыпались, а как вышли – красота! Город богатый, купеческий, строят там люди терема резные, украшают кружевом деревянным, как в волжском городе Городце. И

Купеческая дорога



стоят эти сказочные терема среди елок, а елки все от инея белые!.. Пока ждали обратного груза, по улицам гуляли. Неделю, другую гуляем, а подрядов нет: или совсем дешево предлагают везти, или крюк надо делать по дороге... Не отправляться же порожняком! Наконец нашли небольшую партию чая до Нижнего – в полторы тысячи пудов. Загрузили нас громадными фактами – так называются казенные укупорки, набитые разными сортами чая. И все сорта зашиты в отдельные коровьи кожи от подмочки и других гибельных случаев.... Загрузились, а часть подвод пустые... Ну, староста и предложил нам закупить товари сибирского на получку, да на аванс. Взяли в складчину несколько укупорок чая. Не все складывались, но я решил рискнуть вслед за Архипычем... Ну, как чай-то?

– Ох, и духовит! И дымком отдает на вкус, – откликнулись соседи.  
 – А посудина твоя хороша! Я вот, что думаю – если внизу самовара кран врезать, весьма удобно будет! – добавил местный кузнец, который весь вечер что-то прикидывал возле самовара.

– Догадлив ты! Но уже делают такие самовары с кранами – на Нижегородской ярмарке сам видел. Больно дорого!..

– Расскажи, Иван, что там новая ярмарка? – попросил кто-то.  
 – Расстроилась лучше прежней: пристани, и мосты, лавки и магазины целыми рядами, театры-балаганы, бродяги и воры – все там есть, в Нижнем. Торгуй – не зевай!

...Перовские кустари раньше по зиме делали перины и подушки из пера домашней и местной дикой птицы и когда-то торговали ими на Макарьевской ярмарке. Пока не сгорела знаменитая ярмарка у монастыря – и Гостиный двор, и тысячи лавок – все в одночасье пропало! Ярмарку перенесли в Нижний Новгород, где, по странному совпадению, уже успели возвести торговые павильоны. Но к этому времени перовская продукция уже шла нарасхват в Москве. Жаль, что птицы в округе становилось все меньше и меньше! Надо было приспособливать какой-то новый промысел...

Когда самовар опустел и гости разошлись, Пантелея собрался было продолжить, наконец, главный разговор с сыном – куда и за сколько он собирается... Но увидел Ивана уже спящим. Мать не дала его окликнуть:



Томский терем.

Степанова Маша, 14 лет,  
изостудия, Ивановское

– Пусть спит. Завтра в Москву вместе поезжайте пристраивать товар.

– Да, не товар, а так, тьфу! баловство одно! Чай какой-то...

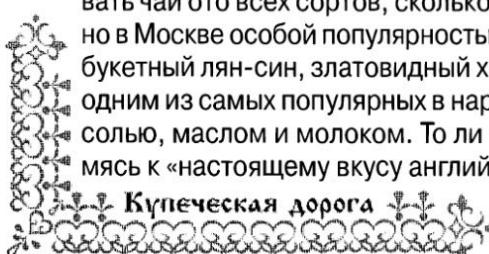
Москва, уже связанная с Китаем сибирской дорогой, к китайскому чаю привыкла не сразу, но, полюбив его, в своем новом пристрастии потеряла всякую меру.

Известно, что чай впервые попал в Россию в качестве подарка царскому двору от монгольского Алтын-хана в начале XVII века. Существуют противоречивые версии того, как царь отнесся к этому иностранному подарку. Вероятнее всего, чай не очень понравился царю. Возможно, это произошло из-за того что, подарив чай, восточные соседи утаили способ приготовления этого ароматного напитка. Во всяком случае, постоянные поставки чая из Китая начались лишь в восемнадцатом веке. Цена чая была очень высока, поэтому первоначально его употребляли лишь аристократия, а позже и купечество. Только к середине XIX века чай стал доступен самым разным слоям населения и превратился в повседневный национальный напиток русских. Так что с чаем Россия знакома уже лет четыреста, но массово россияне пьют чай всего века полтора.

Быстро распробовав напиток, Москва превзошла по чаепитию и по качеству чая любую европейскую столицу, включая надменный Лондон. С качеством дело ясное – чай очень хорошо впитывает в себя и влагу, и соль, как его ни упаковывай, поэтому англичанам чайные листья и брикеты доставлялись по морю хорошо просоленными. В Москву же чай, уложенный в коровьи кожи или позже в специальные плотные ящики «цибики», везли сухим путём через Сибирь из забайкальской Кяхты, где находилось русско-китайское торговладение. Объем перевозок чая по Сибирскому тракту впечатлял – более 300 тысяч пудов, почти 5 тысяч тонн ежегодно (данные В.П. Бойко) и это не считая контрабанды. При этом в XIX веке до 60% чая, привозимого в Россию, потреблялось, в Москве. Столичный Петербург к новому напитку отнесся по-европейски сдержанно.

Европейцы вообще испытывали от московского чаепития оторопь: «Обхождение русских купцов было бы приятнее, если бы не так чрезвычайно докучали чаем, ибо каждый приезжему гостю ставит пробовать чай от всех сортов, сколько окажется». Сортов было множество, но в Москве особой популярностью пользовались ароматный ма-ю-кон, букетный лян-син, златовидный ханский. Интересно, что долгое время одним из самых популярных в народе сортов был еще кирпичный чай с солью, маслом и молоком. То ли русские солили его, ошибочно стремясь к «настоящему вкусу английского чая», а потом, как и англичане,

Купеческая дорога



маскирующие сливками присущий некачественному чаю привкус веника, добавляли в этот чай «ради вкусу» сливочное масло и молоко. А может быть, русские подражали в этом своим восточным соседями монголам, которые точно так же употребляли зеленый травяной чай.

К середине века бизнес «на китайской траве» считался одним из самых надежных из-за массового на нее спроса. Москвичи, даже самые неимущие, действительно могли отказать себе во всем, но только не в том, чтобы хоть раз в день от души напиться чаю. Те же, кто не имел своего самовара, отправлялись в трактир. Чай процветал и там – достаточно отметить, что только за 1846 г. в трактирных заведениях Москвы чаю было выпито около 200 тысяч фунтов (почти 100 тонн), а к нему ушло до 650 тонн сахара. Но бизнес не ограничивался только чайной торговлей. В ход активно шли сопутствующие товары, например, щипчики для сахара, ложечки, новомодные стаканы и, разумеется, «посудины», в которых заваривали чай. «Чайниками» они стали называться позже, первоначально это название обозначало человека, разливающего чай. Самовар модернизировался и включился в сферу чаепития также к середине века. И более чем на полвека он превратился в символ купеческого и народного уюта. Редкий живописный портрет купчихи или купеческой семьи в конце века обходился без самовара.



**Московское чаепитие.** Родионова Даша, 14 лет,  
ЦО №1637, Перово

Знаменитые чайные империи Перловых и Боткиных начали свой путь с начала века. Купеческая семья Боткиных переселилась в Москву из Тверской губернии и открыла собственную текстильную фабрику. Сомнительно, чтобы семья стала процветать в Москве, экономическим профилем которой всегда было текстильное производство. Однако в столице боткинское фамильное дело неожиданно повернулось в иную сторону. Молодой Петр Боткин угадал «чайную перспективу» в Москве и основал вторую фирму – по оптовой чайной торговле. Для уменьшения цены на товар он завел собственную закупочную контору в Кяхте,

транспортную контору в Томске и стал покупать у китайцев чай в обмен на свой текстиль, поскольку Китай признавал только меновую торговлю. Скоро его фирма стала крупнейшим и самым известным поставщиком китайского чая в Москве. Боткины, как и Перловы, и Губкины относились к «чайным королям» – не только богатейшим, но и старейшим в Москве чаеторговцам, тогда как их именитые конкуренты – Поповы и Высоцкие – начали свое чайное дело позднее.

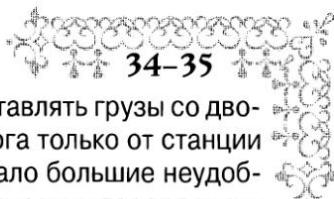
Когда во второй половине XIX века открытие Суэцкого канала облегчило сношения европейских стран с азиатскими, российское правительство решило завозить чай через западные границы империи. Русские купцы начинают закупать чай непосредственно в Китае и отправляют его морем в Одессу. В Китае возникают русские чайные фабрики и торговые конторы по вывозу чая. Монополия Кяхты в русско-китайской торговле заканчивается.

Если доставка чая в Москву морем через Одессу обходилась в те годы вместе с комиссионными и прочими расходами в 5 копеек за фунт, то через Сибирь – около 36 копеек, то есть в 7 раз дороже. В такой ситуации правительство пришло на помощь сибирякам, не забывая и о своей выгоде. Чай морской перевозки был обложен значительно большей пошлиной. В результате введения новых пошлин «морской» чай стал стоить в Москве 1 рубль, а «кяхтинский» 1 рубль 10 копеек за фунт того же сорта. Государственная поддержка чаеторговли через Сибирь во многом решала проблему занятости населения, так как извоз являлся стабильным заработком крестьян по всему Сибирскому тракту. К концу века вывоз китайского чая через Сибирь даже увеличился. Дело в том, что морским путем вывозили главным образом более дорогой, байховый китайский чай, а позже еще и индийский, цейлонский – к тому времени при перевозке чая использовались герметичные контейнеры, так что качество дорогого чая не страдало. Более дешевые и массовые сорта – кирпичный и зеленый, ставшие предметом широкого потребления в России, продолжали в большом количестве поступать по традиционному сухопутному сибирскому пути...

В середине XIX века в России начался бум железных дорог. Однако в Сибири новые транспортные технологии вплоть до конца века не изменили существенно извозный промысел, включая даже объем гужевых перевозок.

После открытия движения по Сибирской железной дороге, как отмечалось в «Восточном обозрении» за 1896 год, гужевой транспорт успешно конкурировал с железнодорожным, так как продолжительность доставки груза лошадьми была вдвое меньше, а стоимость почти в пол-

#### Купеческая дорога



тора раза ниже. К тому же «возчики брались доставлять грузы со двора заказчика во двор адресата, а железная дорога только от станции отправления до станции назначения, что вызывало большие неудобства». Поэтому в Сибири параллельно с путями железных дорог до конца века тянулись гужевые обозы с товарами.

Однако, на что Сибирская «чугунка» существенно повлияла, так это на экономическую карту Сибири. Стремясь из экономии спрятать путь, железную дорогу провели чуть южнее Томска – через Новониколаевск. В считанные годы небольшая станция выросла в богатый промышленный центр Новосибирск. Томские купцы объявили ведущего проектировщика Сибирской железной дороги инженера Гарина-Михайловского «персоной нон-грата» и запретили ему пожизненно въезд в Томск... Ваше благородие, госпожа дорога!.. С того времени Томск, ставший центром науки и образования после открытия в 1888 году первого за Уралом Университета, начинает уступать роль и славу крупнейшего экономического центра и фактической столицы Западной Сибири Новосибирску.

В Центральной России, напротив, строительство железных дорог значительно повлияло на судьбу извозного промысла и обычных сухопутных путей сообщения. Во-первых, резко сократился объем гужевых перевозок. Европейская часть Московско-Сибирского тракта обезлюдела в первую же зиму 1893 года, после окончательного ввода Казанской «чугунки». По некогда оживленным ледяным трассам Москва – Нижний Новгород – Казань стали возить лишь местные грузы и почтовые отправления, да изредка ползли под усиленным караулом караваны с сибирским золотом и мехами, тянулись чайные обозы. На почтовых станциях резко сократилось число лошадей. Торгово-промышленная публика дружно пересела на поезда. И вековой трактовый путь начал медленно угасать... Медленно, потому что в первое время и средняя скорость паровоза с составом не превышала скорости гужевого транспорта – 20 верст в час. А цены за проезд были совершенно непосильны для народного кармана – самый дешевый билет до Нижнего стоил 13 рублей, это больше, чем месячный заработка учителя церковно-приходской школы.

Темпы технического прогресса показывали, как тогда всем казалось, что отмирание гужевых дорог – лишь вопрос времени... В этот период эйфории по поводу «чугунки», которой, как трубили газеты, «не грозят ни сезонные расputицы, ни само время», в обществе изменяется само представление о назначении сухопутных дорог. Их теперь рассматривают не как главные гражданские и военные сообщения, а как подъездные пути к железным дорогам, морским и речным портам. Поэтому меняется подход к шоссированию российских дорог: приостанавливается сооружение

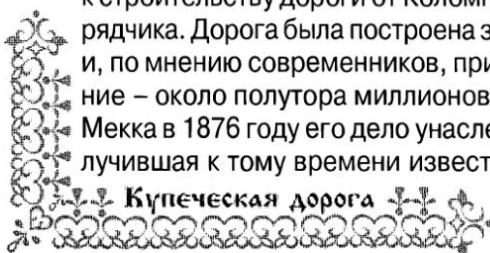
больших шоссе и форсируются дорожные работы на местных сообщениях, особенно на узловых железнодорожных станциях.

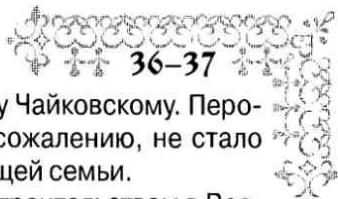
Признавая экономическую и стратегическую важность восточных российских территорий, правительство вело активное строительство железных дорог в этом направлении.

Восточная часть Московской губернии «опоясалась» железными колеями еще в 1862 году. В Перове прошли и чуть южнее пересеклись две важнейшие железнодорожные ветки: Нижегородская и потом Рязанская – Казанская. Чуть позже, в 1893 году, здесь же прошла Московская окружная линия. К этому времени подмосковные восточные края не остались в стороне от новых веяний. В 50-х годах перовские земли привлекают текстильных фабрикантов, которые очень быстро создали здесь базу текстильного производства. Сначала в Перове обосновалась мануфактура шерстяных изделий Ниссена и Клаузена. Затем из Серпуховской и Басманной частей города в Перово были переведены шелковые фабрики Рошфора, на которых помимо трехсот-четырехсот основных рабочих было занято надомной работой столько же местных деревенских ткачей и около трехсот вышивальщиц (по данным А.В. Бугрова). Если в 1852 году в Перове насчитывалось всего четырнадцать дворов и меньше ста человек населения, то уже через двадцать лет число жителей только этого села увеличивается в четыре раза. Обширное Перово, оставаясь излюбленным среди москвичей дачным местом, становится еще и одним из значительных промышленных районов Подмосковья.

А вместе с первыми железными дорогами в Перове растет и тяжелая индустрия – появились вагоноремонтные мастерские и паровозное депо – предприятия семейного бизнеса фон Мекков. Еще в 1860 году небогатый немецкий инженер Карл фон Мекк, взял подряд на строительство одного из значительных участков Рязанской железной дороги Москва–Коломна. Конструкторский и инженерный талант Карла дополнился хорошими организаторскими способностями его жены и помощницы, Надежды Филаретовны, урожденной Фроловской, чей род восходил к знаменитому в прошлом веке Григорию Потемкину. Блестяще справившись с первым подрядом, фон Мекк был привлечен к строительству дороги от Коломны до Рязани в качестве главного подрядчика. Дорога была построена за полтора года, быстро вошла в строй и, по мнению современников, принесла фон Мекку гигантское состояние – около полутора миллионов рублей прибыли. После смерти фон Мекка в 1876 году его дело унаследовали его сын Николай и вдова, получившая к тому времени известность как меценатка за неоценимую

Купеческая дорога





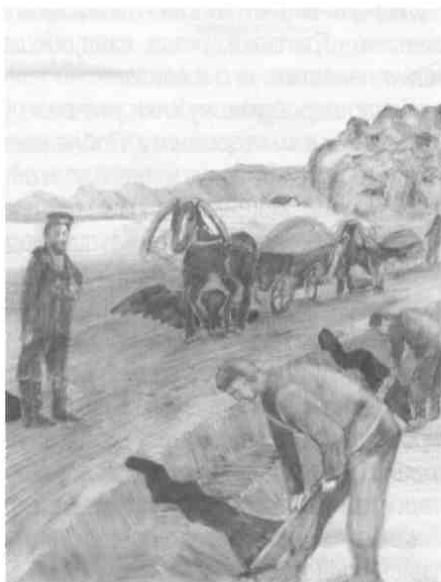
помощь знаменитому композитору Петру Ильичу Чайковскому. Перово, технический центр империи фон Мекка, к сожалению, не стало объектом благотворительности этой процветающей семьи.

Параллельно с активным железнодорожным строительством в Восточном Подмосковье во второй половине века проводились масштабные работы по реконструкции полотна дороги Москва–Владимир. К этому времени ширина этой дороги на территории Московской губернии уже составляла 6-7 метров. Некоторые участки, в основном там, где дорога проходила по населенным пунктам, уже были ранее, в 40-е годы, покрыты щебнем, часть дороги была спрямлена. Реконструкция полотна – многослойная укладка щебня – проводилась на Владимирской трассе неоднократно, но «не фронтально, а по необходимости».

Строительство дороги, как и встарь, шло силами и средствами местного населения. Однако проектированием и руководством дорожного строительства теперь занималась дорожная служба. К тому времени она была укомплектована офицерами-инженерами, офицерами-строителями и мастерами, в чье распоряжение поступали местные рабочие. Все эти специалисты были выпускниками Института Корпуса инженеров путей сообщения и Военно-строительного училища, открытие которых было большим шагом вперед для развития дорожного дела.

Строительные орудия почти до конца XIX века оставались самыми простыми и мало изменились в сравнении с минувшей эпохой. Топор и молот, лопата и кирка, грабли, тачка и повозка – вот почти весь набор «технических» средств, которые имелись в распоряжении российских строителей. Такая специальная техника, широко используемая в Европе, как камнедробильная машина, похожее на плуг устройство для вскрытия дорог и дорожные катки из чугуна – все это тогда представлялось в России технической «экзотикой»...

Свой участок тракта, что тянется почти от деревни Новой Андро-



**Ремонт дороги.** Барабанова Катя, 12 лет,  
Клуб Светозар, Перово

новки, мимо Соколиной горы и до села Гиреево, первовские начали делать с ранней весны. А точнее, с самой зимы...

Сразу после рождества в село явились военные инженеры в мундирах и фуражках с блестящими перекрещивающимися топориком и киркой на ко-карде. Вызванные на совет в фабричную контору старосты сел, управляю-щие именем и фабриками получили приказ предоставить по весне подво-ды, крестьян и рабочих для ремонта дороги. Кроме того, им предписы-валось до начала работ подготовить материал для ремонта – мелкий и сред-ний щебень. Старосты приуныли, зная, что щебенка производится вручную и очень трудно: камень долго разбивают молотом, затем его куски нужно просеять через сетку, чтобы отсортировать по размеру.

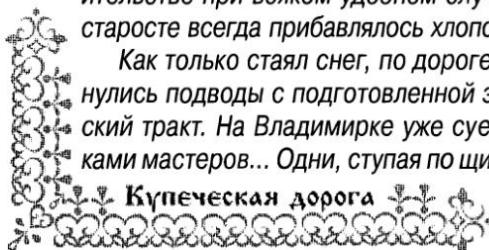
...Перовский староста Захар Пантелеевич Агафонов, сидя на скамейке возле самого стола начальства, после этого известия уже особо не вслу-шивался в подробности, прикидывая, кого из села можно привлечь к тяже-лому заданию... Неожиданно к нему подсел высокий кареглазый инженер и доверительно сообщил, что скоро в Перово по железной дороге прибудет чудо-техника – механическая камнедробилка. С сомнением взглянувшись в лицо улыбающегося инженера, Пантелеич вдруг узнал в нем своего первов-ского товарища по дворовым играм, маленького Гришку. Его мать, Анна, в свое время, помыкавшись в вышивальщицах на фабрике, подалась в город в прислуги. Видно, хорошо сложилась ее судьба, если удалось сына в люди вывести... Григорий, уходя, взял обещание с оторопевшего Захара непре-менно навестить его в Москве...

Скоро первовские мужики уже разгружали и вагоны с крупным камнем, и прибывшую камнедробилку. После нескольких встреч с другом детства За-хар многое узнал о достоинствах этой новой дорожной техники. Как пояс-нял Григорий, мощный молот в ней приводится в движение колесом, кото-рый врачают впряженные в него лошади. Удары механического молота ока-зываются не только значительно мощнее, чем у ручного молота, но и более равномерными по своей силе – щебень получается однородным, и его мож-но дробить хоть до крошки.

Захар Пантелеевич был очень горд возобновившейся дружбой с Григори-ем и рад тому, что на период ремонта того назначили старшим инженером первовского участка дороги. Сам Захар по весне появлялся на дорожном стро-ительстве при всяком удобном случае, он знал, что летом будет некогда – старосте всегда прибавлялось хлопот с началом дачного сезона в селе...

Как только стаял снег, по дороге от железнодорожных мастерских потя-нулись подводы с подготовленной за зиму щебенкой – мостить Владимир-ский тракт. На Владимирке уже сутились мужики, подбадриваемые окри-ками мастеров... Одни, ступая по щиколотку в жидкую грязь, вынимают грунт

### Купеческая дорога



по всему полотну дороги, другие укладывают крупные камни в выпуклую канаву, образовавшуюся на месте дороги. Вот сверху на камни уже высыпают щебенку с подъезжающих подвод...

Наблюдавший за работой мастер посетовал, что не прислали чугунный каток для укладки и с надеждой осведомился у подошедшего инженера: «Остальную работу оставим для первопроходцев?». Но Григорий даже вскинулся от возмущения: «Современная дорожная наука считает качество такой укладки непозволительно низким!» «Дело в том, – пояснил он Захару, – что укладка первых шоссе проводилась способом, который ныне может показаться экзотическим, если не варварским. Щебень просто насыпался слой за слоем, а укладка его возлагалась на колеса проезжающего транспорта. Задача нашей дорожной службы, – усмехался Григорий, – состояла в том, чтобы регулировать движение транспорта равномерно по всему дорожному полотну. Ну, а «первопроходцам» предоставлялось сомнительное удовольствие открывать движение по новому шоссе и утрамбовывать его копытами своих коней и колесами экипажей».

Согласившись с Григорием, что будущее за дорожными катками, Захар отправился распорядиться, чтобы первовские мужики не «по науке» впрягали лошадей в постремки, и волочили толстые длинные бревна по дороге, выравнивая таким образом ее полотно.

...Самое трудное место для строителей было там, где Владимирскую дорогу пересекала речка Коломенка или Нищенка, которая много южнее впадала в Москву-реку. Здесь на Нищенке было устроено несколько прудов, один из которых находился прямо на перекрестке Владимирского тракта и дороги, идущей с севера на юг, от Семеновской солдатской слободы в село Карабарово. Место здесь было топкое и пришлось сделать насыпь, чтобы поднять и спрямить дорогу. Мост через Нищенку делали не на глазок, а по проекту. Когда мужики укладывали бревна, Григорий сверялся со своими чертежами и делал замеры. Мост получился красивый: на сваях, не арочный, не с дощатым настилом, как обычно, а почти плоский, и сверху его покрыли слоем щебня.

Чуть дальше к западу, вблизи заброшенной Анненгофской рощи, с северной стороны Владимирской дороги была размещена «Артиллерийская лаборатория», территория которой была застроена казарменными корпусами. Проходила она по военному ведомству. Эту часть тракта, отвод дороги к казармам и к пороховому заводу солдаты делали сами, им в помощь прикрепили рабочих со зверотравли, что была расположена через дорогу от лаборатории. Григорий руководил работами и на этом участке.

Летом строительство уже шло напротив самих Первовских сел. Здесь, где к дороге примыкал лесной массив Измайловского зверинца, земли долго

оставались незастроенными и местные жители издавна занимали их под огороды. Теперь домишки и дачи подступали к южной стороне дороге сразу за пересечением Главной аллеи с Владимиркой, за трактиром «Перовский», что держит старый Иван Агафонов. Разрослись и слились воедино перовские села, построены три лавки, харчевня и два трактира. Конечно, самый богатый и известный трактир – «Перовский», он и появился первым, да и стоит на бойком месте. Иван Пантелеевич, заработав в несколько лет изрядный капитал на дальнем сибирском извозе и удачной чайной торговле, сумел не только внести выкуп за всю семью, но и вступить в купеческую гильдию, и построить несколько трактиров по Владимирке. Посадив младших братьев в дальних трактирах, Иван остался в Перове. Хорошо поставленное дело давало доход верный и постоянный, как сама большая дорога. Однако, когда купечество пересело с бричек на «чугунку» и Владимирка опустела, Иван Пантелеевич приуныл: рабочие с перовских фабрик – не та клиентура. Но тут приспели новые клиенты – среди москвичей пошла мода на дачи...

... Вытерев о скребок у крыльца сапоги с налипшими пудами грязи, Захар Агафонов отворил двери трактира. Там было не протолкнуться. В воскресенье и в праздники, когда отцы «дачных» семейств не уезжали на службу в город, трактир всегда был полон, а тут еще дождь льет третий день. Горячительные напитки в трактире, конечно, водились, но публика Перовского трактира была отнюдь не кабацкая. Иван Пантелеевич «излишества не допускал», будучи трезвенником и по привычке, и по убеждению, и по вынужденности. С введением государственной монополии на торговлю спиртным и единой цены на водку содержание чайных стало едва ли не прибыльнее содержания кабаков. По добной традиции в «Перовском» всегда подавалось несколько сортов чая, лежали газеты, не всегда, впрочем, свежие. Газеты и журналы поставлялись Попечительствами о народной трезвости...

Расспрашивая старшего брата, сидящего у стойки, о здоровье, о внуках, Захар Пантелеевич высматривал в зале постоянных дачников. Наконец он подошел к столику, где в этот момент шумная компания обсуждала предстоящий бал в Богородском. На эти балы обычно съезжались дачники со всех соседних поселков. «Господа, пешком утомительно, закажем извозчиков, чтоб непременно туда и обратно!, – громко взывал к собравшимся молодой человек в соломенном канотье. Захар Пантелеевич, тихонько что-то сказал солидному господину в пенсне и, получив его согласие кивком головы, обратился к присутствующим. Он попросил быть аккуратнее с керосиновыми лампами на танцевальной площадке. «Третьего дня опять был учинен пожар, сгорело несколько кустов и часть забора мещанки Квасовой. Да, конечно, пожар был потушен усилиями господ отдыхающих, но для всеобщего благополучия... Также еще раз нижайше прошу не раскапывать канавы поперек

### Купеческая дорога

дорог возле дач. Конечно, велосипедисты с их звонками и стремительным передвижением – ужасные возмутители спокойствия, но, господа, имейте же благородство! – канавы мешают не только им...»

Загородная жизнь московской публики в «народном» дачном поселке Перово протекала весьма открыто, коллективно и «без церемоний». Она состояла в основном из гуляний в Перовском парке и в лесу Измайловского зверинца, катаний на лодках и купаний в прудах. Организовывались балы и любительские спектакли. Все расходы по устройению таких вечеров дачники брали на себя, объявляя на них подпиську.

Летом Перово оживало и преображалось, звучало смехом, романсами под клавесин или гитару. А зимними стылыми вечерами в московских квартирах грезили, вспоминали и мечтали о солнечных перовских дачах, о тенистых аллеях Перовского парка, и ... а будет ли и нынче NN? «Как упоительны в России вечера!» – это о том времени...

Попыхивая белыми облакками пара, «дачные составы» шли с только что построенного Казанского вокзала в Перово, Кусково, Томилино, Малаховку. Самым близким к Москве дачным селом оказалось Перово и скоро оно становится одним из самых популярных подмосковных дачных мест. Благодаря сохранившимся островкам заповедной природы и удобному транспортному сообщению – по железной дороге и по шоссейной трассе – в Перово к 1880 году выросло самое большое количество дач по сравнению со всеми остальными подмосковными селами – около двухсот пятидесяти. Сначала это были наскоро сколоченные или переделанные из сарайчиков на задворках крестьянской избы домики, напоминающие хлев или курятник. Жильцами таких дач станов-



**Дача в Перово.** Гончарук Катя, 12 л.,  
Баранова Катя, 12 л., Клуб Светозар

вились в основном семьяи среднего класса: разночинцев, приказчиков, мелких чиновников, для которых главным было то, что с переездом за город они значительно экономили на жилье. Более состоятельные дачники – среднее чиновничество, учителя, врачи – предпочитали снимать на лето теплые крестьянские избы, какие почище.

По весне в местном трактире разговор дачника-новичка с хозяевами-крестьянами часто начинался с вопроса: «У кого есть терраса?» Среди дачников того времени особенно модными считались дома с террасами и балкончиками. И вот, желая прельстить потенциальных дачников, многие хозяева перестраивали крестьянский дом «под городскую дачу». Надстраивали второй этаж, прилаживали крошечный, хлипкий балкончик и наружные лестницы. Перед окнами такой дачки разбивали небольшой палисадник с непременной акацией или подсолнухами, что символизировало для дачника природу. Идиллия того времени, воспетая Кустодиевым, – чаепитие у самовара на балконе.

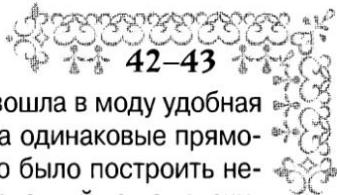
Двор обычно оставался во владении крестьянина – скотину и птицу тогда держали все. Однако некоторые предпримчивые первовские крестьяне, «перекроив» свой двор и огород, скоро сдавали уже по 3-4 такие дачи. Летняя аренда дач внаем «городским» становится для них основным источником дохода. В 70-е годы «простая» дача для семьи на один сезон в пять-шесть летних месяцев стоила 100–150 рублей, через 20 лет цены выросли втрое. Газеты того времени так витиевато язвили по данному вопросу: «...порядочной московской дачей называется такая, в которой дует из всех щелей, крыша «с протекцией», окна «без притворства», а двери «без запирательства», при цене от 300 до 500 рублей».

Самая состоятельная публика пользовалась собственными дачами-особняками, которые строили для них профессиональные архитекторы. Внешне они напоминали старинные дворянские усадьбы, но отличались от них всеми удобствами городской жизни, включая водопровод, канализацию, а позднее и телефон. Такие дачи были построены в конце века в Северном и Западном Подмосковье. По Владимирке стояли дачи попроще.

Когда наплыв дачников превысил возможности подмосковных сел, стало понятно, что желание москвичей жить летом за городом можно превратить в важную статью дохода. И тогда владельцы подмосковных имений и даже местные власти – земства – стали сдавать предпринимателям земли в аренду для постройки дачных поселков. С истинным размахом подошел к этому вопросу владелец соседнего с Первом села Гиреево Александр Иванович Торлецкий, выходец из богатой купеческой семьи. В начале двадцатого века он распланировал свои незаселенные

Купеческая дорога





земли под дачный поселок. Как раз в это время вошла в моду удобная для землемеров разбивка земельных участков на одинаковые прямоугольные кварталы, на каждом из которых можно было построить несколько дач, разделив их заборчиками. Однако Торлецкий пошел значительно дальше простой разбивки на участки. Поскольку водоснабжение в дачных поселках почти всегда представляло проблему, он построил водонапорную башню на артезианском источнике. Кроме того, провел к каждому участку водопровод, электрическое освещение, замостили и осветили улицы, оборудовал железнодорожную платформу и провел от нее в поселок конно-железную дорогу. Конка, предшественник современного трамвая, представляла собой катившиеся по рельсам вагоны, запряженные лошадьми – самый демократичный, дешевый, хоть и самый медленный вид транспорта. Дачный поселок Торлецкого, получивший название Новогиреево, став самым благоустроенным дачным поселком Подмосковья, приобрел чрезвычайную популярность у московской публики, а Александр Иванович, так ярко проявивший талант хозяина и предпринимателя, получил хорошую прибыль от распродажи участков и домов.

Однако где и как селилось само купечество, как обустраивался и как чувствовал себя в Москве новый класс? После отмены крепостного права дворянство нищает и теряет свои позиции в обществе. Некогда богатые дворянские усадьбы с ухоженными садами, конными дворами и службами – в самой Москве и в живописных окрестностях – ветшают и выставляются на продажу. Но московское купечество не спешит занимать барские гнезда. «Большинство купцов, – пишет в своих воспоминаниях писатель-москвич того времени Н.Д. Телешов, – предпочитает селиться в Замоскворечье – в Рогожской, Таганке, где было попроще и посвободнее, да и соседи были более свои люди. Строили крепкие, грубые особняки, разводили просторные сады, настаивали ведерные бутыли водки на своей рябине, заводили своих лошадей, чтобы ездить «в город» и в баню и чувствовали себя много лучше, чем в центральных кварталах»

Грибоедовская Москва очень быстро уступила место Москве Острожского. Над Таганкой, как символом азиатской отсталости, заскорузлости, пошлости и дикости, смеялись в то время и в комедиях, и в юмористических журналах. Поводов к этому было предостаточно. Малограммовые «купчины толстопузые», разбогатев, воображали, что при их капиталии им все дозволено и все доступно, отсюда «коронные» фразы: «ндрявл нашему не перечь!» и «захочу – один в семи каретах поеду!» И такое было. Известен факт, когда богатый московский купец, будучи проездом в Пятигорске, нанял извозчиков всего города сопровождать его на вокзал.

Однако наряду с этим было и другое. Такие уважаемые купеческие фамилии, как Рябушинские, Морозовы, Алексеевы, Шелапутины, Рахмановы, Рязановы, Кузнецова, Капырины, Трындины, Залогины, Мушниковы, Беловы – те, кто занимал видные места в русском коммерческом мире, родились, жили и умирали именно в Рогожке да Таганке – на купеческом востоке Москвы, осмеянном Островским. И при подведении итогов жизни им было, чем гордиться, как и всему российскому купечеству.

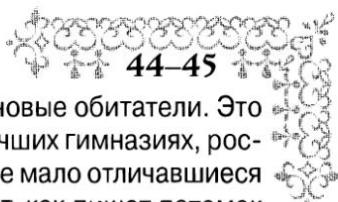
На второй Всемирной Парижской выставке в 1865 году в русском павильоне было представлено почти полторы тысячи экспонатов, треть из которых удостоились медалей, дипломов и «гран-при». Причем это была не только сырьевая продукция, типа икры и пеньки, но и изделия, выполненные по новой технологии, например, изобретения в области гальванопластики и электротехники. На следующей Парижской выставке, в 1898 году, Россия получила уже более полутора тысяч наград, в том числе более пятисот высших. Русская смекалка и деловая хватка, которую проявляли российские купцы и промышленники, стремительно двигала Россию по пути к прогрессу.

Однако российское общество крайне медленно поворачивалось лицом к новому русскому герою, как правило, выходцу из народа, который, начав с нуля, и дело серьезное двигал, и божий храм возводил на века, и семью в патриархальной строгости держал. В конце XIX века



**Российское купечество.** Фотоколлаж  
Усова Лиза, 14 лет, Клуб Светозар

Купеческая дорога



в купеческих усадьбах и особняках поселяются новые обитатели. Это были дети купцов, получившие образование в лучших гимназиях, российских или заграничных университетах и внешне мало отличавшиеся от родового дворянства. Два сословия начинают, как пишет потомок старого купеческого рода П.А. Бурышкин, «хоть и не сливаться, но в известной мере сближаться». Начинают сближаться...

Частных примеров проявления общественного неприятия и непонимания нового класса в мемуарах описано множество, остановимся на самом ярком и объективном выражении общественного отношения – на литературе того времени.

В лице талантливого драматурга Н. Островского, «певца Замоскворечья», Россия получила сатирика, осмеявшего на весь мир купеческую дикость и косность, но не нашлось ни одного литературного таланта, чтобы воспеть прозорливость, энергичность, деятельное отношение к жизни новых хозяев страны, блестяще образованного купечества второго поколения. Дворянство, явившееся основным носителем богатейшей русской культуры, в новых исторических условиях оказалось отжившим классом. В этот период русская культура – литература, живопись – очень неоднозначно воспринимает новую мощную фигуру российского предпринимателя, поднявшегося на фоне увядавших дворянских гнезд и метаний невостребованного дворянина-интеллигента с его тонкой душевной организацией.

Литература XIX века слишком долго прощалась с прежним героям. Даже такие яркие таланты, как И.А. Гончаров и А.П. Чехов, с болью обличающие обломовскую лень и прочие проявления жизненной несостоятельности помещика-интеллигента, не нашли красок, чтобы воплотить в литературе новый образ своего современника – образованного и деятельного купца-промышленника и общественника масштаба Третьякова и Морозова. Ведь Чеховский Лопахин и Штолец Гончарова – эти немногие положительные литературные образы деловых русских людей XIX века были выведены авторами исключительно как противопоставление бездеятельным главным героям из дворянства.

Пришедшие на смену писателям-дворянам, пролетарские писатели, такие как А.М. Горький, выполняя социальный заказ, снова обличают и клеймят российского предпринимателя теперь уже как эксплуататора трудового народа, ставшего в свой черед следующим главным героем отечественной литературы.

Наша история сложилась так, что русская литература осталась в долгу перед теми, кто поднял Россию из азиатской отсталости и поставил вровень с европейскими цивилизованными странами. И, может

быть, именно потому, что российская буржуазия не получила достойных положительных литературных воплощений, определивших ее самосознание как общественного класса – отчасти потому! – прервалась сегодня та традиция купеческой благотворительности, меценатства и подлинно хозяйствского отношения к жизни, которую так блестяще начало купечество XIX века.

Девятнадцатый век закончился мощным рывком набирающей силы буржуазии, которая уверенно двигала страну к прогрессу. Именно благодаря этой силе, купечеству торговому и промышленному, была обустроена и активно использовалась Московско-Сибирская дорога. Однако для нее девятнадцатый век закончился не взлетом, а упадком. Более прогрессивная «чугунная» дорога приходит на смену гужевым путям сообщения. Общество еще не догадывается, что в прошлое уходят не сухопутные дороги, а гужевой транспорт. Автомобиль, которому суждено стать одним из ведущих транспортов следующего века, пока, на рубеже веков, воспринимаются современниками примерно как велосипед – «экзотическая, несерьезная и мешающая окружающим игрушка».

Долгой Московско-Сибирской дороге еще очень не скоро предстоит стать великой автомобильной трассой.



Купеческий дом конца 19 в.  
Радуга Катя, 17 лет, изостудия, Сокольники

Купеческая дорога



## Литература

1. А се урок мостникам: Книга-альбом. – М. 2002. – 320 с., ил.
2. Колодный Л. Хождение в Москву. – М.: Голос, 1997. – 718 с.
3. Молева Н.М. Москва – столица. М.: Олма-Пресс, 2003. – 670 с., ил.
4. Московская старина. Воспоминания москвичей прошлого столетия. – М. 1989. – 541 с., ил.
5. Бурышкин П.А. Москва купеческая. – М. 1991. – 350 с.
6. Бойко В.П. Томское купечество в XVIII-XIX вв. Томск.: Водолей, 1996. – 320 с., ил.
7. Тобольск и вся Сибирь. Альманах № 3. Тобольск, 2004. – 288 с., ил.
8. Старцев А. В., Гончаров Ю.М. История предпринимательства в Сибири. XVII – начало XX в. Барнаул, 1999.
9. Бугров А.В. Старина Восточного округа. – М.: Моск. журнал, 1997. – 64 с., ил.
10. Макаров И.А. Купеческий Нижний. – Нижний Новгород.: Ново, 2006. – 238 с., ил.
11. Шангина И.И. Русский народ. Будни и праздники: Энциклопедия. – СПб.: Азбука-классика, 2003 – 560 с., ил.
12. Чехов А.П. Из Сибири. Остров Сахалин. – М.: Правда, 1985. – 454 с.
13. Гиляровский В. Москва и москвичи. – АСТ, 2005. – 416 с.
14. Телешов Н.Д. Записки писателя. Рассказы. – М.: Правда, 1987. – 464 с.
15. Пайпс Р. Россия при старом режиме. М., 1993. – 297 с.
16. Бондаренко Л.К., Позамантири Р.Д. Восток Москвы: сквозь даль столетий. – М.: Акант, 2006, – 448 с., ил.
17. Сергеев Е.К. Владимирка – дорога – памятник России. – Изд-во «Ольга», 2004. – 365 с., ил.
18. Восточный округ города Москвы. – М.: Редакция журнала «Московский журнал», 1999.
19. Нелипович С. Владимирский тракт и Стромынская дорога – в сб. «Балашиха в очерках и зарисовках» – М.: Современные тетради, 2003.
20. Пашенин А. Восточные окраины Москвы. Краеведение. – вып. 2-3, М, 1995. – 9 с.
21. Осипова О.В. И шла Владимирка мимо села Перово. Очерк истории дороги с XII по XVIII вв: – М.: Соколинка-информ, 2006. – 32 с., ил.
22. Руги В., Кокорев А. Москва повседневная. – М.: Олма-Пресс, 2005.
23. Кудряшов К. Отчаянный бизнес, АИФ № 17, 2007.
24. Чепелов А.М. Народная трезвость и финансы. Московский журнал, №3, 2005.
25. Кошель П. Ссылка и каторга России. – История. № 2, 2003. – 7-14 с.
26. Ссылка и каторга в Сибири в 18 – начале 20 вв. Сб. под ред. Л.М. Горошкина. – Новосибирск. 1975. – 304 с.
27. Материалы сайта «Википедия» и др. тематические Интернет-источники.

*Популярное издание*

**Осипова Ольга Владимировна**

**Купеческая дорога**

Редактор **О.В. Осипова.**

Компьютерная верстка **О.В. Кондрашова.**

Дизайн и обработка иллюстраций **О.В. Осипова.**

В оформлении обложки использованы работы детей:

**Сибирский закат.** Коллаж Усовой Лизы, 14 лет, Клуб «Светозар»

**Село на Владимирке.** Фуголь Надежда, 17 лет, ЦО №1637.

**ISBN 978-5-901049-86-0**

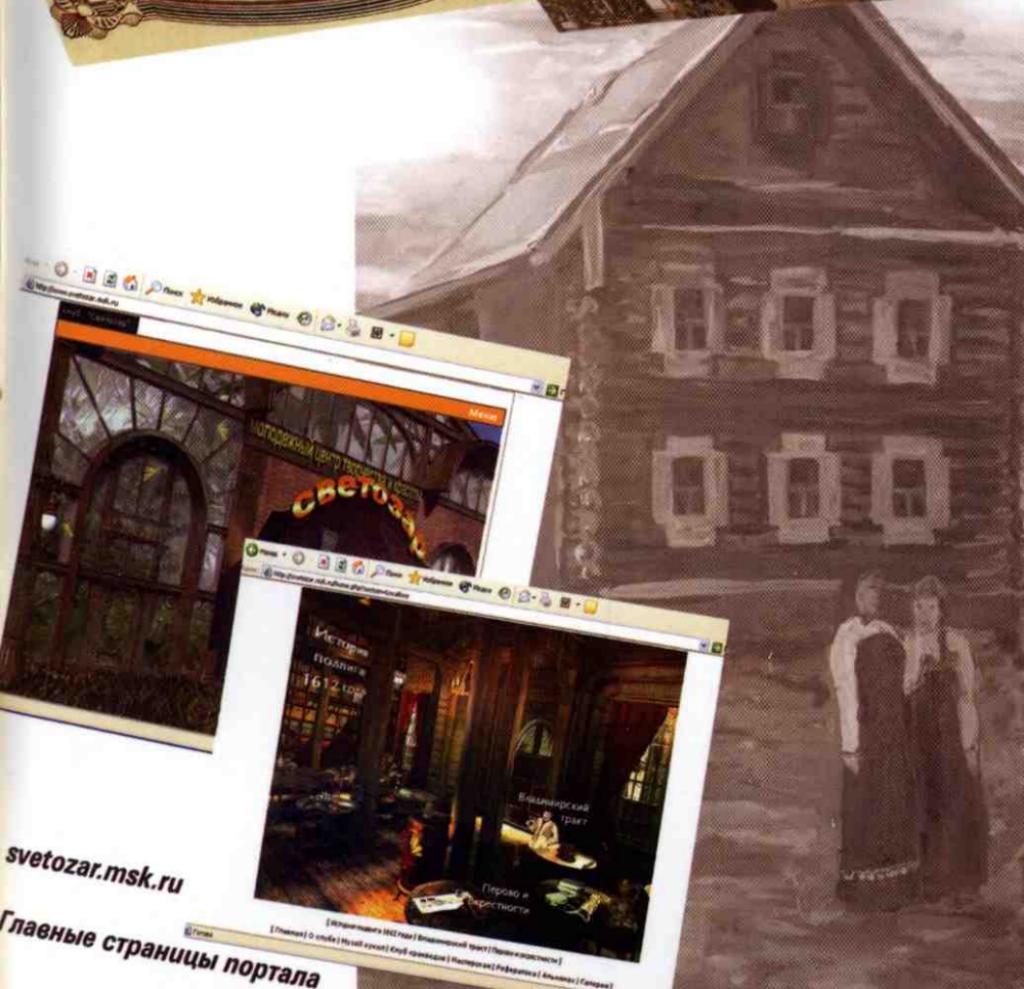
**ББК 63.2**

**26.89**

Отпечатано в типографии Просветитель

Тираж 550 экз. Заказ №1664

дата: 05.12.2007





© 1998 National Geographic Society