

ИСТОРИКО-КРАЕВЕДЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

КОСТРОМСКАЯ
СТАРИНА

1997
№9



Карманный почтовый Атлас
 всей Российской империи, разделенной
 на губернии с показанием главных
 почтовых дорог. С.-Петербург. 1808 г.

55
56
57
58
59



55 56 57 58 59



ДОРОГИ

В России, как известно, две беды: дороги и дураки. Ну дураков, положим, хватает не только в России. А вот за дорогами испокон веку в народе закрепилось название “общей российской беды”. Их строили, строят и обещают построить, и все же в российской глубинке трактор остается привычным средством передвижения, а нередко в распутицу не помогает и он.

Но дорога для русского человека — не только беда. Дорога — это сама Россия — гоголевская птица-тройка. Кого только не сводила здесь судьба: купцов и разбойников, чиновников и колодников, революционеров и паломников, вольных путешественников и ходоков в столицы. Дорога — это символ России, ее размаха и простора, и вечной надежды на лучшее будущее.

Давайте и мы, глазами современного человека, заглянем в глубину времени и попытаемся увидеть дороги прошлого.



Тропинка во ржи. Фото Г. Беякова. 1996 г.





НИКОЛАЙ СОЛОВЬЕВ

ДОРОГИ ДЕТСТВА

Дороги? Для нас, уже взрослых, дороги сегодня служат средством передвижения: с кем-то встретиться, кого-то увидеть, навестить, куда-то добраться.

А сама по себе дорога вроде бы и не волнует. А ведь дорога — это жизнь, и не важно, какая она — булыжная, каменная, асфальтовая, проселочная. Это артерия, это пульс человеческой жизни, общения, радости и страданий.

И вот когда заходит речь о дорогах, я вспоминаю раннее детство. Для меня за горизонтом виделся край земли — можно подойти и покачать на том краю ножками. Мир казался очень маленьким, а вот дороги, как казалось мне, вели никуда, в непонятную для меня даль.

А ведь родился-то я в глухой деревеньке Пешево, ныне Лапино (в честь Героя Советского Союза Ивана Лапина) Нерехтского уезда. Первоначальное название моей милой деревеньки Пешево говорит о том, что дорог-то подъездных и не было, и можно добраться было до нее лишь только пешком.

А все-таки дороги были. И сама деревня наша представляла из себя улицу в два порядка домов, с проезжей по центру дорогой.

И во все концы из деревни пролегали стежки-дорожки, которые видятся мне и живут в моей памяти до сих пор, хотя я покинул свою деревеньку вот уже почти полвека назад.

Дорога, которая проходила через нашу деревню с запада на восток, называлась "прямой". Она шла через поля, луга, пересекала речку Парью и упиралась в лес, в "Беловку". Название прицепилось к этому лесу из-за того, что там действительно было много белых грибов. И я, маленький мальчишка, по заданию мамы собирал в том лесу непод-

ымные для меня корзины белых грибов.

Кстати, углубляясь в даль леса, мы пересекали "огников враг", где когда-то, по преданиям, жгли костры остатки отряда Стеньки Разина.

А противоположная дорога от "прямой" саднит в душе воспоминанием о том, как я ходил в Татарскую семилетнюю школу мимо деревень Лаптево (от которой сейчас даже следа не осталось), Андрейково, Крюково (где родился Главный маршал авиации, дважды Герой Советского Союза А.А.Новиков).

Не могу забыть и дорогу, которая проходила на Дьяково, Ушаково, Космынино.

Дьяково... там и поныне живет русский умелец Иван Солодов, который в 16 лет построил ветряную мельницу. Ушаково — родина известного исследователя Дальнего Востока Н.Бошняка. Космынино — вон какая даль — 18 километров от нас, железнодорожная станция, связывающая с непонятным для меня тогда большим миром.

Памятна мне эта дорога еще и тем, что по ней ушли на фронт и не вернулись два моих старших брата, Витя и Александр.

По этой же дороге 17 апреля 1955 г. 20-летним парнем я уехал по комсомольской путевке на освоение целины.

Боже мой! Как важна была для нас дорога ко "Фролам"!

Филиппово, Берендеевка, Ильинское, Бараново и далее на Нерехту, куда мы мальчишками на быках возили тресту на льнозавод.

Когда-то у Ильинского и у Фролов были две действующие церкви, они так и назывались Ильинская и Фроловская.

Дорога эта впитала в себя и радость, и печаль. В престольные праздники мож-

но было слышать далеко плывущий, будоражащий душу колокольный звон. Немало видела дорога и печальных лиц — ведь как велось на Руси, при храмах всегда были погосты.

Кстати, уже после в церковной сторожке был клуб, где я много раз выступал на "сцене", а руководителем художественной самодеятельности был зав. клубом Николай Поляков (слава Богу, здравствующий и ныне).

До сих пор, навещая могилы моих родителей, я прохожу по этой дороге с замиранием сердца, вороша в памяти все прожитые мною годы.

Дороги... Милая, любимая тропинка для нас, молодых девчонок и мальчишек теперь уже далеких 50-х годов.

Порывкино, Налескино, Подорванка, Пирогово. По этой дороге я с трепетным чувством бежал на свидание с девочкой из соседнего класса, на встречи с моими друзьями — Борькой и Женей Майоровыми (будущие хоккеисты, чемпионы мира, обладатели больших призов и побед).

1951 год. Как сейчас вижу — моя уже старенькая, добрая, милая мама в ситцевой кофточке, в косынке с горошками, провожала меня в мою главную дорогу жизни. 15-летним мальчишкой я уезжал из дома в Кострому поступать в ремесленное училище.

Эта дорога шла через реку Кешку, деревни Коростелево, Кузьминки, на пристань реки Волги, куда причаливали пароходы "1 Мая" и "Крестьянка" (в народе "Крестьянка кособокая").

Как же мне забыть эту дорогу? Ведь по ней много раз мы шли, неся на своих детских плечах "излишки" сельскохозяйственной продукции в Кострому, чтобы на вырученные деньги купить для нашей большой семьи (я сам-то восьмой по счету ребенок) городского товара.

Главные дороги! А сколько их было не главных тропинок, дорожек. Взять, к примеру, "Пашин бочаг", куда мы бегали на рыбалку, "Студеный бочаг" — глубины непомерной. Мужики двухпудовую гиру опускали на вожжах, чтобы достать дно — не достали. Эту дорогу мне показал отец.

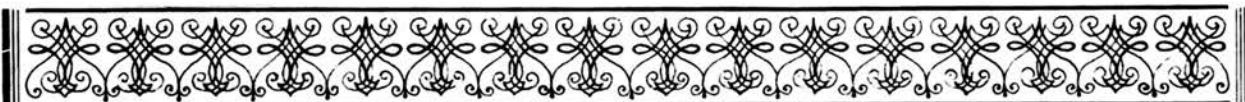
А тропинка к "сухой елке", где было его любимое место: и покос, и грибы, и хмель, и калина, и шиповник, и рыба! А чуть далее перейдешь через Кешку, попадешь в Панино, где сейчас проходит одна из главных автомобильных магистралей "Кострома-Волгоченск".

У каждого человека есть свои дороги. Дороги разные.

Я приглашаю наших дорогих читателей в увлекательное путешествие по путям, трактам, дорогам Костромской губернии.



Деревня Лапино. 1950-е гг. Фото Н. Соловьева.





Лариса КОВАЛЕВА

ДОРОЖНАЯ ПОВИННОСТЬ

“Дорога — накатанное или нарочно подготовленное различным способом протяжение для езды, для проезду или прохода” — так определил в “Толковом словаре живого великорусского языка” его составитель В. Даль понятие дороги.

Российские дороги ругали и ругают все, кому приходилось по ним путешествовать, особенно во время весенней распутицы или осенних дождей, когда не только проехать, но и пешком пройти весьма затруднительно, когда глина обволакивает колесо, совершенно не давая ему возвращаться, а вместо ровного полотна — ямы да колдобины. И, кажется, никогда и никому не было никакого дела до этих Богом забытых дорог. Но неправы те, кто так думает.

В “Уложение” царя Алексея Михайловича, составленное в 1649 г., включена глава IX “О мытах и о перевозах, и о мостах”, а в ней 20 статей, среди которых и статьи, относящиеся к содержанию дорог.

“А которые мосты и перевозы за кем в вотчине, или в поместье, по жалованным грамотам из давних лет: и тем людям в тех своих вотчинах по дорогам гати и мосты и плотины починивати собою, и были бы у них те гати и мосты крепки, чтобы на тех мостах и гатех проезжим всяким людем ни за чем простою и задержания и убытков не было”¹.

Если же, несмотря на закон, владельцы земель, по которым проходила дорога, не принимали мер к содержанию ее в порядке, и от этого “у проезжающих служилых и у всяких людей будет в тех местах, где худые мосты и плотины, и гати, учнут какие убытки чинитися, у служилых людей будет в тех местах потонут или погрязнут лошади или запасы, или служилая и всякая рухлядь, а у торговых людей товары... и те все убытки тем всем проезжим людем взяти, по суду и сыску, на тех помещиках и вотчинниках, у которых те худые мосты и плотины и гати будут, и велети тем вотчинникам и помещикам в тех местах сделать мосты и гати и плотины новые, чтобы... вперед проезжим людем ни за чем простою и убытков не было”².

Так что вотчинники и помещики отвечали своим имуществом за порядок на дорогах.

Закон запрещал произвольно менять направление дороги или портить ее: запахивать или затапливать прудами, например, при строительстве мельниц. Если же это происходило, землевладелец должен был проложить новую дорогу неподалеку от прежней, *“чтобы теми новыми дорогами всяким проезжим людем с тяжельми возы ездити было мощно и не далеко.*

А буде помещики и вотчинники новые дороги проложат хуже старых, или перед старою дорогою объезд будет далеко: и тем вотчинникам и помещикам велети очистити старые дороги”³, то есть землевладельцам предписывалось вернуть им прежнее состояние. В противном случае на виновных налагались штрафы.

Следующий, XVIII век, мало что добавил к такому положению. В 1740 г., во время царствования Анны Иоанновны, камер-коллежский регламент напоминал “губернаторам и воеводам”, чтобы те следили за дорогами и обязывали обывателей, жителей сел и деревень, невзирая на то, кому они принадлежат, строить и чинить мосты, и исправлять

дороги, находящиеся на землях, по плану принадлежащих этим селениям⁴.

Следует уточнить, что в данном случае речь шла о путях, соединяющих города и селения внутри губернии: от губернского города до уездных и уездные города между собой, и о проселочных дорогах, лежащих между селениями.

Дороги эти, несмотря на кажущуюся незначительность их для государственных нужд, истари учитывали и обязательно отмечали еще в писцовых книгах для того, чтобы исключить земли, ими занимаемые, из суммы налогов на владения. Позже все дороги учитывали в межевых книгах и обозначали в межевых планах.

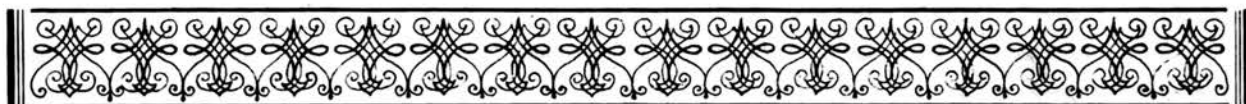
Разумеется, работы по устройству дорог, починке мостов и тому подобное возлагались на каменных людей, выполнивших эти обязанности помимо всего прочего. Именно эти люди и были начальным звеном в деле устройства российских дорог.

А сами работы по поддержанию дорог в рабочем состоянии относились к числу земских повинностей, которые несло все городское и сельское податное население, причем ежегодно.

В своем имении сам владелец определял, сколько крестьян будет занято



В пургу. Фотоколлаж Г. Белякова. 1997 г.





Разрушенный мост. Фото Г. Белякова. 1996 г.

исполнением дорожной повинности и когда она будет выполнена. В отсутствие же помещика, что нередко было в крупных вотчинах, дела решались на мирских сходах. В июле 1762 г. крестьяне села Архангельского Ветлужской округи подписались под мирским приговором о содержании проселочной дороги и о распределении работ между крестьянами деревень Волково с починками⁵ Осташево, Высоково, Бурдово, Огарково. Географические названия — реки Фердас, Васильевка, Уржумка; Брюхов и Хмелевский волоки; Шапкин залесок — применялись для обозначения границ дорожных участков. Приговор имел силу и в последующие годы, что оговаривалось. О столбовой же дороге подтверждался ранее принятые договоры.

“1762 году июня дня в селе Архангельском в судебной избе на окладном сходе священнику Стефану Гаврилову, бурмистру⁶ Кондратью Яковлеву с товарищи дали все мирские люди приговор о проселочной по вотчине дороге, которая имеется промеж деревнями, кроме столбовой большой дороги, а именно: от села Архангельского к Волковой заломы починять селянам до Фердаса, а за речку Васильевку мост или плот держать и им же селянам, а до Фердаса заломы, чистых без завороту, волковчанам с деревнями, и мосты мостить по прежнему, тако ж за болото и за Фердас мост сделать всем деревням волковских починков, что из миру завороту не было. Тож и разлившую на Фердасе веиную воду переходы излаживать волковчанам с деревня-

ми по очереди с Петровки до Брюховы волоки, також дорогу чистить и мостить по прежнему, а других не призывать. От села (Архангельского — Л. К.) до Бурдовы за речку Мостовицу мост мостить селянам, бурдовчанам и осташевцам, и высоковоцам, разделя по тяглам⁷ с Асташевы до Уржумки речки, дороги починять и излаживать осташевцам от поля. А за Уржумку мост мостить по тяглам по прежнему и им же под своим полем у Загор грязь замостить (...)

В том мы сей полюбовный приговор оным присутствующим и дали, что нам по сему и впредь исправлять по наряду и не прекословить. А на большой столбовой дороге разчистку и мосты содержать по прежнему розводу (...)⁸

Межевая инструкция 1766 г. предлагала следить не только за состоянием дорог, но и за знаками ее обозначения, т.е. за межами, которые следовало очищать от леса, за столбами, которые необходимо было своевременно заменять новыми, если старые приходили в негодность.

Выполняло эти работы все то же податное население: *“Сентября 2 дня в селе Архангельском в земской мирской избе приговорили записные и мирские люди бурмистру Илье Петрову, старосте Никите Михайлову послать нынешней месяц поправить большую столбовую дорогу и просеки все, гранишной и малые все поправить”⁹.*

Разумеется, ни губернаторы, ни воеводы не могли лично следить за состоянием дорог: почти до конца XVIII в.

Россия была поделена на несколько губерний, включающих в себя огромнейшие территории, так что у губернских властей просто не было возможности объехать земли, находящиеся в их подчинении.

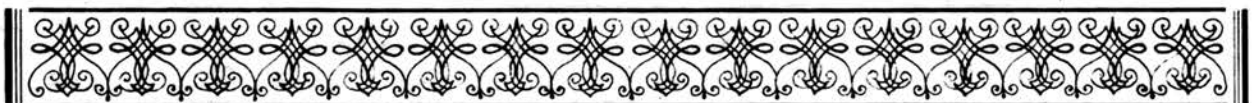
По высочайшим учреждениям об управлении губерниями, принятым в 1775 г., наблюдение за дорогами было поручено нижним земским судам, которые были высшей административной и судебной властью в уезде и “состояли прямо под повелением наместнического правления”, в свою очередь подчинявшегося губернской власти. Костромское наместничество было образовано в 1778 г. и до конца 1796 г. входило в состав разных генерал-губернаторств. С 1797 г. нижние земские суды, образованные во всех уездах, подчинялись непосредственно костромскому губернатору. Статья 230 “Учреждений” гласила: “Нижний земский суд в ведомстве своем имеет все дороги и мосты и прилагает неусыпное смотрение и попечение, чтоб дороги и мосты, и переправы чрез реки и воды в таком исправном состоянии содержаны были, чтоб проезжим не было ни остановки, ни опасности”¹⁰.

“Неусыпное” же смотрение за дорогами имели земские исправники, или капитаны, входившие в состав земских судов.

Губерния делилась на территориальные участки, к которым приписывали обывателей, учтенных в ревизских сказках. Конечно, проще было с участками, расположенными на землях государственных или удельных крестьян, во владениях крупных помещиков. Если же помещик был небогат, имел небольшое количество душ, то приходилось объединять крестьян разных владельцев.

Земский исправник, будучи самой ближней к крестьянам исполнительной властью, следил не только за состоянием дорог, но и за тем, чтобы пополнялся его личный бюджет. В мирской избе выше упомянутого села Архангельского Ветлужской округи, принадлежавшего в последней четверти XVIII в. дворянам Суворовым, вели “Книгу для записи всяких мирских дел”, которая фиксировала также и решения, связанные с починкой дорог. 10 августа 1793 г. крестьянский сход решал вопрос о “даче исправнику”, т.е. о взятке.

“(…) Проехал исправник чрез нашу вотчину Семен Сытин, и определяет до-





рогу вновь в Хорошевском волоку, и посылали из вотчины на места соцкого¹¹ Софона Кондратьева, чтоб которые места получше на дороге столбовой осмотрит. То соцкой объявил, что де от Большие Шаймы¹² первая верста, вторая и третья, и четвертая на которых верстах Малая Шайма, а всего достается пять верст. То исправник выговаривает, что де оные вам, на вашу вотчину доставнутся, буде мне подарите 25 руб., то могу от Большие Шаймы вас отставить. А еще он, исправник, выговаривает, буде возьмете Большую Шайму, то и ничего денег не возьму, а за Большую Шайму сто тридцать сажен мосту. А всем миром приговорили как можно стараться, чтоб хорошия места досталась дорога поднести ему 25 руб. или хотя и более, только б от Большие Шаймы от мостов отстать от оные версты (...)¹³

Законом предусматривалось сохранять некошенными и непаханными полосы вдоль дорог для того, чтобы было чем кормить скот, перегоняемый на большие расстояния. За нарушение закона на сельское общество налагался штраф, взыскиваемый с виновных. Иллюстрацией тому может послужить "доправление за покос" от 23 января 1795 г. все из той же "Книги для записки всяких мирских дел":

"(...) В прошедшем, 1794-м году минувшего июня 9-го числа издержано от большой столбовой дороги мирских денег в покосе 15 руб. А косили перво, до исправника деревни Зяблухи крестьяна, то миром приговорили с них, зяблужских, доправить 8 руб. 92 коп. из Гаврила Головинского 1 руб. 7 с половиной коп., что и он косил столбовую дорогу до приказу исправникова (...)

Впредь косить запретить столбовую дорогу до исправника, когда исправник прикажет, то тогда и косить (...)¹⁴

Как уже говорилось, содержание дорог было повинностью. И повинность эту крестьяне принуждены были выполнять с весны до осени, то есть во время, занятое полевыми и огородными работами. Понятно, что она не могла исполняться безоговорочно и с полным тщанием. Крестьяне старались свести дополнительные заботы до минимума. Господские жаловались своим владельцам в надежде на их влияние:

"(...) Еще же Вашему Превосходительству объявляем, что из города Ветлуги приезжают часто городовые и при-

нуждают мосты мостить в селениях на большой столбовой дороге, а именно в Волкове, в Головшине и в Зяблухе. Приезжают в самое рабочее время и притесняют ваших, государь, крестьян, и от того они откупаются, и в том делается крестьянем убыток великой, а хотя мы что и зделаем, то оне вторично приезжают, и те дела велят вновь переделат. А естли нам противитца, без вашего приказу не смеем, чтоб не зделать хуже (...)¹⁵

Так писали в 1789 г. крепостные господину своему В. И. Суворову.

Другие обращались с прошениями непосредственно к губернатору, описывая те трудности, которые им приносила дорожная повинность. К губернатору же обращались и помещики. От губернатора шел запрос в уездный земский суд, где выяснялись причины недовольства. Дело нередко решалось в пользу жалобщиков. О своем решении суд рапортовал губернатору.

Удельные крестьян защищали удельные экспедиции. Из рапорта Костромской удельной экспедиции ясно видно, какие неудобства испытывали крестьяне, выполнявшие дорожную повинность вдалеке от родного села: "(...) Макарьевским земским исправником господином К्लीшковым для починки дорог и вырытия канав на дороге от города Кадыя к Юрьевцу выслано крестьян оной волости (Корельской — К.Л.) сто девять человек и десять лошадей, которые работали с 28 июня по 12 число сего июля, в каковое время всего не исправили, ко окончательному же исправлению неминуемо должно отрядить еще до двух сот человек. Как же крестьяне с мая по 15-е сентября занимаются полевыми работами, от чего получают себе, семейству своему и скоту пропитание и на платеж податей деньги, таковым же понуждением их а особливо в июле месяце, когда косят траву, начинают жать рожь и заготовляют поля для посева озимого хлеба, могут нанести излишнее тягощение и в домашней экономии расстройство, а в платеже податей упущение. То экспедиция долгом своим поставя о сем случае представить Вашему Превосходительству и покорнейше просить, неблагоугодно ль будет дать предписание Макарьевскому земскому исправнику, дабы удельных крестьян от починки дорог и рытия канав в таковое время, когда обязаны заниматься полевою рабо-

тою, освободил, к исправлению ж сей повинности назначил время, в которое они свободны, дабы отнятием времени, нужного на их промыслы, не почувствовали тягощения и не пришли в несостояние не токмо платить положенных на них податей, но пропитать себя и домашних своих (...)¹⁶

Иногда крестьянам приходилось отправляться на работы за 50-80 и более верст. Обширность территорий и малая плотность населения затрудняли поддержание дорог в хорошем состоянии. Поэтому, несмотря на предписания костромских губернаторов земским судам, в которых подтверждалось "на предбудущее время земскому суду иметь бдительнейшее попечение о содержании дорог и мостов не только по большим трактам, но и по проселочным дорогам, так чтобы проезжающие по оным не могли иметь ни в какое время ни малейшего затруднения, а паче опасности, исправляя дороги и мосты заблаговременно и в свободное от хлебопашества время (...)¹⁷, дороги эти часто оставались непроезжими.

Дорожная же повинность просуществовала вплоть до начала XX века.

1. ПСЗ, I-е изд. Т. I. С. 14.

2. Там же.

3. Там же. С. 16.

4. Памятник из законов, руководствующий к познанию приказного обряда, собранный по азбучному порядку трудами надворного советника Ф. Правикова. Ч. 3. Изд. 4. Спб. 1813. С. 117-118.

5. Починок - вновь устроенное селение.

6. Бурмистр - поставленный от помещика над вотчиной староста из крестьян.

7. По тягам - т.е. по количеству работников.

8. ГАКО. Ф. 225. Оп. 1. Д. 35. Л. 8-8об.

9. Там же. Д. 21. Л. 42об.

10. Учреждения для управления губерний Всероссийской империи. Спб., 1782. С. 81.

11. Сотский - выборный из крестьян для выполнения полицейских и других обязанностей.

12. Большая и Малая Шаймы-реки

13. ГАКО. Ф. 225. Оп. 1. Д. 21. Л. 66.

14. ГАКО. Ф. 225. Оп. 1. Д. 21. Л. 2об.-3.

15. Там же. Д. 27. Л. 18об.

16. ГАКО. Ф. 133. Оп. 1. Д. 263 Л. 1.

17. Там же Д. 6712 Л. 1-2об.





Любовь ПОРОСЯТКОВСКАЯ

Как управляли дорогами

В МИНУВШИЕ ВЕКА

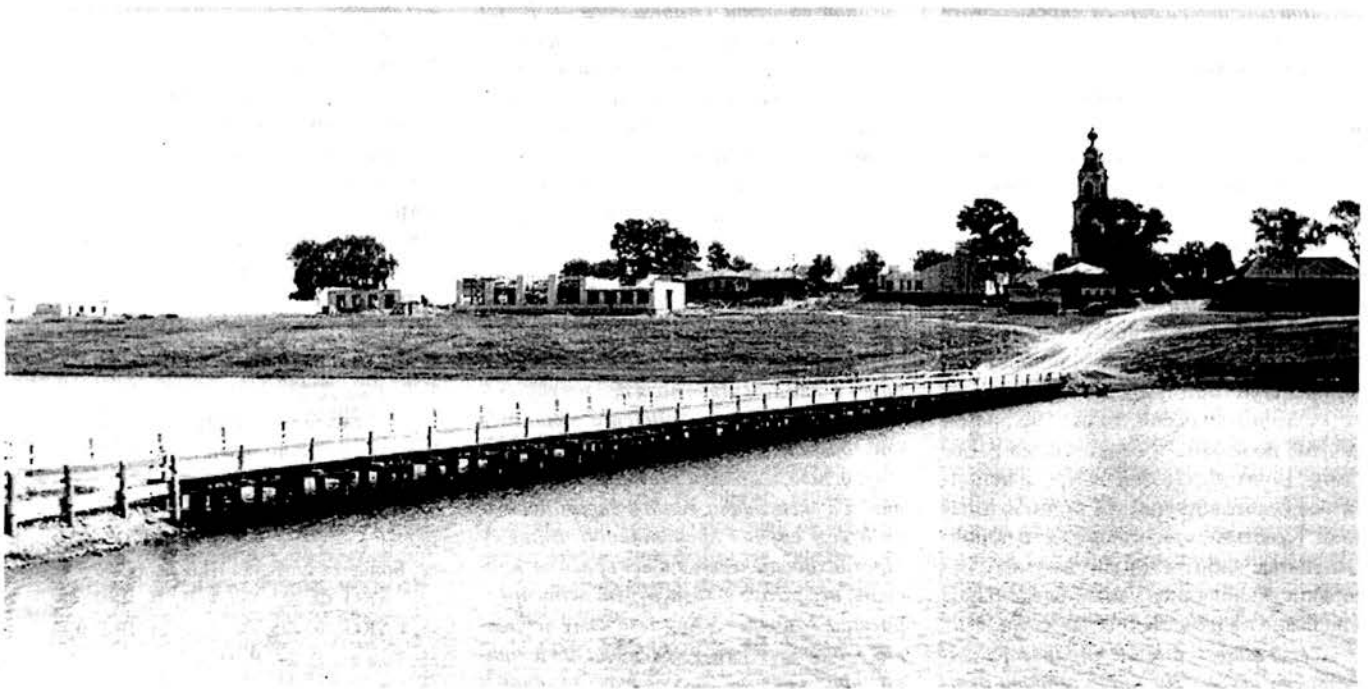
Прежде чем достичь некоторого совершенства, любое явление обычно проходит долгий путь развития. Российские законодательные акты на заре своей напоминали скорее правила приличия или нормы поведения, нежели то, чем их называли. То они требовали "неоткрывания кабаков и неначинания увеселений в воскресные и праздничные дни до окончания обедни", то "внушения всем нижним чинам, дабы они во время работы на дорогах, если будут проезжать мимо них начальники, отнюдь не становились во фронт, но продолжали оную безостановочно"¹. Вероятно, в наше время это выглядит наивно, хотя в минувшем веке считалось достижением на фоне правового дефицита во многих областях. Например, до XVIII в. в России не было никакого управления дорогами, лишь существовали запреты запахивать владельцам колеи,

пролегающие через их земли. Собственники торопились не упустить выгоду и затрудняли передвижение по дорогам многими пошлинами.

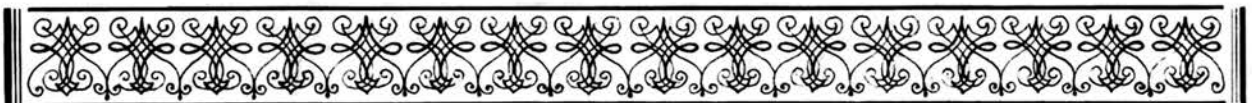
К наведению порядка в этой сфере, как, впрочем, и в других, приступил Петр I, поручив наблюдение за дорогами в губерниях земским комиссарам². Для прокладки первой большой дороги в России между Санкт-Петербургом и Москвой в середине XVIII в. была учреждена специальная канцелярия, выполнявшая впоследствии роль центрального дорожного органа. Просуществовав до 1780 г., она передала свои полномочия исправникам, нижним земским судам и дорожным экспедициям при казенных палатах в связи с децентрализацией управленческой системы. Спустя тридцать лет возникшее на правах министерства Главное управление путей сообщения взяло бразды правления доро-

гами в свои руки, разделив их сначала на 4, позже — на 5 категорий и обговорив способы устройства содержания, размеры и т. д. в Правилах, в Дополнениях к правилам и пр. В этих установлениях выстраивалась ладная картина предполагаемого развития дорог в России с учетом возможностей населения.

"Касательно дорог II статьи, или губернских: назначенная для них полоса земли шириною в 30 сажень должна непременно очищаться от лесу, ибо сие необходимо нужно как для удобнейшей просушки самой дороги, так и для лучшей безопасности проезжающих. Но ежели где полосы сии издавна запущены и заросли лесом, в таком случае вырубку онаго, для облегчения обывателей, производить не вдруг, а постепенно, назначая каждый год пространство, соразмерно числу жителей"³.



Село Яковлевское. Мост через р. Кострому. Фото Г. Белякова. 1990-е гг.





Дорогам I класса отводилась полоса в 60 саженей (127,8 м). Их строили за счет казны, называли шоссе и выкладывали брусчаткой или гравием. В Костромской губернии таких дорог не было до середины XIX в. На запрос Главного управляющего путями сообщения о соблюдении дорожных правил костромской губернатор Карл Иванович Баумгартен собирал сведения от уездных исправников и земских судов под угрозой «на виновных обратить чувствительные штрафы». К своему удовольствию, он получал предлагаемые ответы: «По Чухломскому уезду ширина самой дороги почтового тракта десять саженей, боковых ее сторон по таковой же пропорции. Канавы вдоль дороги по одной с каждой стороны проведены, земляные насыпи устроены, остались недоконченными самое малое их количество. Аллеи разведены, посажены березки в два ряда: расстояние дерево от дерева в две сажени, из них некоторые посохли и сделались ничтожны»⁴. Канавы выкапывались для стока вод, боковые стороны отводили для прогона скота, складывания дорожных материалов и для объезда в случае поправки основной дороги, аллеи сажали для указания пути проезжающим в случае глубоких снегов и во время вьюги. Все продумано и взвешено! И так далеко от образца.

Костромские дороги бывали удобны для проезда лишь в сухое летнее время и зимой, когда устанавливался санный путь. Передвижение затруднялось также крутыми подъемами, болотами, речками, отсутствием на них гатей и мостов. Устройство и ремонт дорог, мостов, гатей, переправ издавна входил в земскую повинность. Деревня обихаживала закрепленный за ней участок, помещик давал для этого лес, песок и т. д.

Натуральный вариант повинности, увы, не способствовал образцовому содержанию дорог.

«Не смею утверждать, — докладывал кологривский земский исправник Черепов о состоянии дел в уезде, — что государственные крес-

тьяне не были на участках для исправления дорог и мостов, но если и были, то только что это»⁵.

Преобразования последовали в 1833 г. через представление Министра внутренних дел «О мерах к исправлению дорожной повинности» и издание «Правил о содержании существующих земляных дорог в государстве». Эти акты объединяли действующие доселе нормы и составили в них новые акценты. Мосты и гати, требующие мастерства и больших усилий, изымались из натуральной повинности насчет общего по губернии земского сбора. Работы по их строительству или починке отдавались на торги в Казенной палате⁶. Это означало, что подрядчик, выигравший торги, получал из казны деньги на материалы, наем рабочей силы, инструмент, т. е. дорожный труд стал оплачиваться. Можно предположить, что и качество его повысилось.

Для использования нового распоряжения в губерниях и уездах назначались дорожные комиссии.

Костромская губернская дорожная комиссия открылась 8 мая 1834 г. под председательством губернатора, действительного статского советника А. Г. Приклонского в составе членов: исправляющего должность губернского Костромского уездного предводителя дворянства А. С. Карцова, вице-губернатора Н. А. Юренева, управляющего удельною конторой Н. А. Маликова и губернского землемера Г. И. Попова⁷. Она имела статус совещательного органа при губернаторе, как и другие комиссии, комитеты, присутствия, возникшие несколько позже. От Строительной комиссии Дорожная отличалась членством: в первой вместо землемера работал губернский архитектор. Их заседания плавно перетекали одно в другое, велось общее делопроизводство, и в конце концов в 1850 г. обе слились в единую губернскую строительную и дорожную комиссию.

Трудно охватить все заботы губернской и двенадцати уездных дорожных комиссий за тридцать лет их существования, т. е. до момента пе-

редачи их функций в земские управы: они запечатлены в толстых томах журнальных заседаний и в переписке по дорожным перипетиям на Костромских просторах. На помощь приходит то, что для чиновников было неприятностью — ревизия и подводящие ее итоги документы.

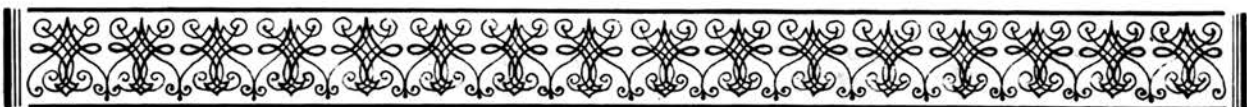
Осенью 1845 г. дорожную комиссию проверял сенатор, сиятельный князь Лобанов-Ростовский. Найдя состояние дел вполне удовлетворительным, он внес ряд предложений по улучшению работы, что едва ли явилось открытием для ее членов. Составленный перечень «исключительных занятий» комиссии раскрывал все направления ее действий и функций:

1. Очередное расписание дорожных участков по 8 ревизии и прикрепленных к ним населенных мест.
2. Отнесение значительных мостов и гатей на общий по губернии денежный сбор.
3. Устройство верстовых и станционных столбов.
4. Приведение дорог в законную меру ширины.
5. Организация устройства переправ через реки.
6. Отнесение городских мостов на земский сбор.
7. Устройство участков столбов и окраска перил на мостах.
8. Разделение трактов на почтовые, торговые и проселочные⁸.

Приведенные ниже документы иллюстрируют деятельность Дорожной комиссии.



1. Государственный архив Костромской области (ГАКО) Ф. 176. Оп. 1. Д. 13. Л. 557.
2. Должность земских комиссаров упразднена после смерти Петра I.
3. ГАКО. Ф. 133. Оп. 2. Д. 5497. Л. 1, 1 об.
4. Там же. Л. 21.
5. Ф. 176. Оп. 1. Д. 190-а. Л. 85.
6. Ф. 176. Оп. 1. Д. 19. Л. 4 об.
7. Там же. Л. 9.
8. Ф. 176. Оп. 1. Д. 164. Л. 1 об.





МОСТЫ И ПЕРЕПРАВЫ

Губернское правление в Дорожную комиссию. Сентября 1860 г., вместе унесенного весною 1859 года плывучего моста чрез реку Кострому, губ-м правл-м обязан выстроить новый мост, **содержатель** одного здешний мещанин Геннадий Григорьев Трубников, как признанный виновным в неразведении и поставке моста в свое время в удобное место. Содержатель же Трубников поданным в минушем шоне прошением просил разрешения Губуправления приступить к устройству моста с будущего 1861 года, на что и правление изъявило согласие и определило: доставленную ныне Дорожной комиссией смету отослать в Костромскую градскую полицию с тем, чтобы по наступлении в весну будущего 1861 года и удобного для работ времени полиция обстоятельно требовала от мещанина Трубникова устройство нового постоянного моста через речку Кострому.

(Имущество Трубникова описано и оценено).

Ф. 176. Оп. 1. Д. 1112. Л. 1. Подлинник.

РАЗДЕЛЕНИЕ ДОРОГ НА КАТЕГОРИИ

Губернская Дорожная комиссия на основании собранных сведений от Уездных Комиссий и на основании местных обстоятельств, известных Членам Губернской Комиссии, 23 числа сего апреля, определила важность

каждой из торговых дорог в отношениях коммерческом и административном. На основании сих данных определено: 1) Какие именно дороги должны быть признаны торговыми в ширину 30 саж., 2) какие дороги должны быть проселочно-торговыми и могут быть оставлены в ширину 10 саж., и наконец 3) какие дороги по значительности их в торговом и административном отношении могут оставаться проселочными, без распределения на участки. Всех торговых дорог в губернии сорок две. Из них признаны торговыми следующие девять: 1) от Костромы в г. Буй чрез село Молвитино, 2) от г. Нерехты в Ярославль, 3) от границы Гороховецкого уезда чрез город Лух, по уездам Юрьевецкому, Кишешемскому и Нерехтскому до почтового тракта, идущего от Нерехты на Владимир, 4) от Кишешмы до Галича чрез село Семеновское, 5) от Галича в Макарьев, 6) от Макарьева до Юрьевца, 7) от Вятского тракта в Ветлужском уезде до границы Никольского уезда, соединяющая города Ветлугу и Никольск, 8) от Ветлуги в Казань, по уездам Ветлужскому и Варнавишскому и 9) от Варнавина чрез село Блан до границы Семеновского уезда на Нижний Новгород. Расширение сих дорог до 30 саж. должно быть произведено постепенно.

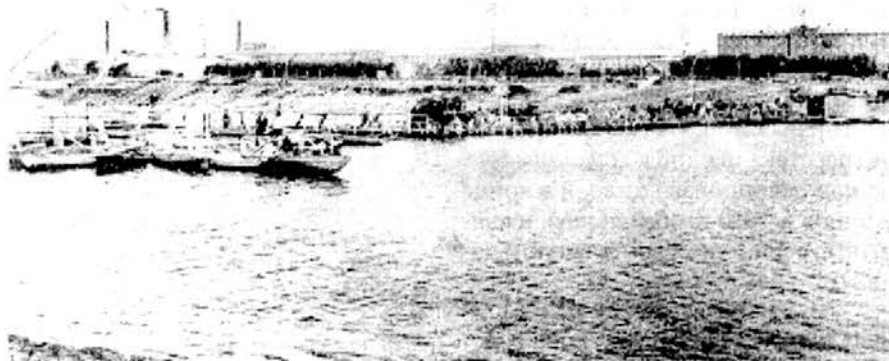
Дорогами проселочно-торговыми признаны следующие двадцать девять: 1) от Костромы к Вологде чрез

село Мисково, 2) от Костромы до села Арменок Нерехтского уезда, 3) от Костромы чрез село Красное и Сидоровское в г. Шую, 4) от села Красного в г. Плес, 5) от Судиславля до села Молвитино, 6) от Нерехты в г. Суздаль, 7) от Плеса в село Арменки, 8) от Плеса на ту торговую дорогу, которая идет от Ярославля чрез Нерехту, Лух и проч. до Нижнего Новгорода, 9) от села Середы Упиной в село Иваново, 10) от села Астрецова в село Васильчикино, 11) от села Весельчикино в село Середу, 12) от г. Луха на Шую и Владимир, 13) от Юрьевца чрез село Порзней до г. Луха, 14) от села Порзней до посада Пучежса, 15) от Кишешмы чрез село Вичуга до того тракта, который идет от Ярославля в Нижний Новгород чрез Нерехту, Лух и проч., 16) от села Изгодова до села Воронья, 17) от г. Буя в г. Солигалич по левой стороне реки Костромы, 18) от г. Буя в Солигалич по правой стороне реки Костромы, служащая соединением сих двух городов с городами Грязовцом и Вологдою, 19) от Буя в г. Любим, 20) от г. Солигалича в г. Тотьму, 21) от Солигалича в Галич чрез село Свишьино, 22) от Чухломы в Буй, 23) от Солигалича чрез уездный г. Судай в Кологрив, 24) от Чухломы в село Бушиново, 25) от посада Парфеньево в итапный город Старую Унжу, 26) от Варнавина чрез уезд Макарьевский, в город Юрьевец, 27) от Варнавина в г. Макарьев, что в губернии Нижегородской, 28) от Варнавина в село Урень и 29) от деревни Чащихи, что на тракте, идущем от Варнавина в Нижний Новгород, до села Урени и отсюда чрез деревню Собакино, до Казанского тракта.

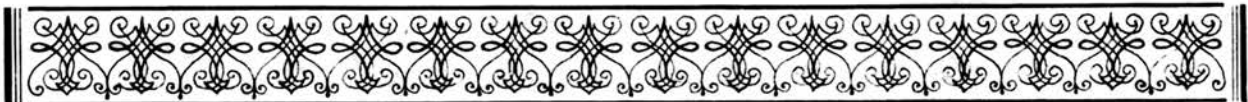
Наконец определено оставить дорогами проселочными следующие четыре: 1) от посада Больших Солей в Нерехту, 2) от села Порзней до села Семеновского, в уезде Юрьевецком, 3) от Кадья в Юрьевец и 4) от села Урени до границы Яранского уезда. Впрочем, о сей последней дороге делается сношение с Вятскою Губернскою Дорожною Комиссией.

О таком определении Губернской Дорожной Комиссии, извещая Комиссии Уездной, Градской и Земской Полиции.

Ф. 176. Оп. 1. Д. 190-а Л. 46. Подлинник.



Наплавной мост через р. Кострому у Кашинской фабрики. Фото начала века.





Ольга КИВОКУРЦЕВА

О костромском яме и татарском извозе

“Ямскую гоньбу гонять с прежними ямскими охотниками в ряд, а на кабаке не пропиваться, и зернью и в карты не играть, и ни каким воровством не воровать, и никуда не сбежать, и ямской гоньбы жеребьев своих впусте не покинуть”, — такую клятву давал в своем приходском храме будущий ямской охотник, отправляясь на государеву службу 300 лет назад¹.

Собирал он семью, складывал имущество на подводы и ехал к костромскому, новгородскому или ярославскому яму.

В Ямском приказе в Москве записывали новичка в приказные книги, клали “кормовые” от 2 до 30 “рублев” в год да “хлебное жалованье” рожью и овсом.

Приехав на место, входил охотник в съезжую избу, кланялся ямскому приказчику, заправлявшему на яме всеми делами и определялся на житье в ближайшую деревню или ямскую слободу.

Хозяйство заводил обязательно с двором, где была и живность, и лошади, там же хранились телеги, сани и прочая конская упряжь. За всем ямским снаряжением уход был особый. Государева гоньба — служба не шуточная: дело свое надо делать в любую погоду, на любой дороге.

Если сам хозяин с ремонтом не справлялся, то помогали ремесленники — седельники, ремесники, тележники, конечно, не бесплатно.

Но уж если лошадь пала — совсем горе. Крепкая да выносливая стоила дорого — “до 4 рублев”.

Некоторые охотники, правда, и лошадей имели несколько и даже обзаводились “форменной одеждой”: лазоревым астрадинным зигуном, вишневой шапкой с пухом, бумажным кушаком с ножами, шубным полусуконным подлазоревым кафтаном. Стоило такое обмундирование довольно дорого, значит, и носилось редко, в особых случаях и пе-

редавалось от отца к сыну, от деда к внуку.

Каждый охотник имел рожок из бычьего рога, которым должен был пользоваться, подъезжая к очередному яму. Но рожок так и не прижился, а охотник общал о своем прибытии звонким, захватским свистом, за что бывал бит.

Ямская слобода жила жизнью обособленной, поскольку была самоуправляемой единицей и имела непосредственную связь с Москвой. Выборный староста с помощниками защищал интересы ямской общины: подавал челобитные, следил за справедливым наделением государственных людей пашней и покосами, требовал кормовых и жалованья.

Слободжане собирались на сходы на братском дворе или у приходского храма, где часто хранилась общинная казна и ценные бумаги.

Судить и наказывать ямских охотников ни воеводам, ни приказным людям было не велено. Суд и наказание творили на месте службы или в Ямском приказе.

Но несмотря на освобождение от земских повинностей, несмотря на государственное жалование и общую непод-

судность, охотники с ямов бежали. Их разыскивали и жестоко наказывали: “били кнутом за то, чтоб тому охотнику неповадно было с яму бегать, а тем людям неповадно было беглова охотника держать”².

И все же ямская гоньба действовала довольно исправно, а в 70-е гг. 17 в. пережила даже время расцвета.

Кто же обслуживал в это время костромские дороги? Известно об этом немного.

Костромской ям со съезжим двором и ямской слободой находился в конце города за Осташевой поляной³.

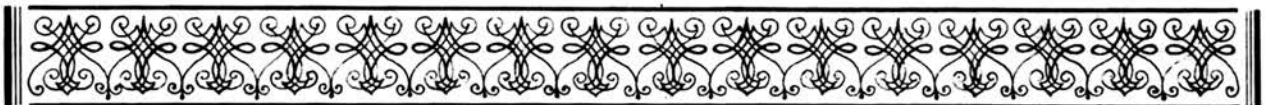
От слободы к городу шла Ямская улица, тут же стояла Всехсвятская церковь, а рядом располагались земли Борисоглебского храма.

В 1627—1628 гг. в Ямской слободе было 33 двора и 7 дворов отставных ямщиков, где проживало 98 человек мужского пола, из которых — 27 ямщиков служивых, 9 отставных, 4 ямских бобыля и 58 их родственников.

Костромские охотники владели в это время тремя продуктовыми и одной кожевенной лавкой. А 23 человека в Костроме занимались извозным про-



Кострома. Извозчики у гостиницы “Старый двор”. Фото начала века.





мыслом. На посаде жили 2 седельника, 1 ременьник и 2 торочешника⁴.

К середине века Ямская слобода выросла до 45 дворов, количество ямщиков увеличилось до 33. Но эпидемия чумы опустошила ямские дворы. И в 70-е гг. в слободе стояло только 27 жилых дворов, в которых проживал 61 хозяин, а на костромском яме служило 20—25 охотников. Пашни у костромских ямщиков не было, владели они лишь 11 десятинами сенных покосов.

Местное посадское население платило ямской налог, часть которого могла идти на оплату жалованья охотникам. Так, в 1639—1640 гг. было собрано 1747 рублей ямских денег.

Известно также, что через 100 лет участвовали костромские ямщики в путешествии императрицы Екатерины II по России, отправив 14 лошадей для переезда из Санкт-Петербурга в Могилев и 75 лошадей из Санкт-Петербурга в Москву⁵.

После создания Костромского наместничества местным ямщикам было приказано возить почту до ярославской границы, а затем по Нижегородскому тракту до Кинешмы безденежно.

Поразмыслив и подсчитав, ямщики решили, что выгоднее нанимать для исполнения ямской повинности “разных обывателей” и платить им за каждую пару лошадей по 225 рублей в год. Сами же слобожане “упражнялись в работах и рукоделиях, мещанскому званию свойственных”.

Не удивительно, что в 1808 г. губернатору было подано прошение о разрешении жителям Ямской слободы быть причисленными к костромскому мещанству. В это время в слободе на 6 десятинах 1940 саженьях будущих городских земель проживали 52 души мужского пола⁶.

Тем временем дорожный промысел переключался по другую сторону речки Черной в Татарскую слободу, где расцвел как промысел извозничий — особенно в 19 и 20 вв.

И хотя татары занимались мелочной торговлей, хлебопашеством, бурлачеством, осваивали волжские профессии, редким был двор, где бы не стояла

конюшня, не раздавалось конское ржание, или хозяин не работал бы по найму на лошадях богатого соседа. Татарин любил свою лошадь-кормилицу, был трудолюбив и, что немаловажно, характеризовался трезвым поведением, поэтому и был одним из победителей в конкурентной борьбе за костромской извоз⁷.

По документам Разрядного приказа татарское поселение под Костромой было основано в 1680 г. Сюда по царскому указу переселили из Романовского уезда 208 человек, т. к. “они в православную... веру не крестились”.



Всехсвятская церковь в бывшей Ямской слободе. Фото начала века.

В 1686 г. костромской воевода Ф. И. Чемоданов пересмотрел всех новых переселенцев “налицо” и определил, что под Костромой проживает 44 кормовых мурз и татар, 20 вдов, 51 вдова с детьми и 105 зависимых людей, всего 220 человек. Самыми богатыми были семьи Юсуповых, Кутумовых, Шайдаковых. Татары получали “кормовые деньги” и компенсации за оставленные в Романовском уезде поместья⁸.

К концу 19 в. Татарская слобода расширилась, население выросло в 10 раз, появились двухэтажные дома. Семья Маметевых имела табун в несколько десятков лошадей, несколько барж и буксирных пароходов. Исхан Космасов

также имел табун и даже изготавливал кумыс для продажи в Костроме. Особое положение было у семей Женодаровых, Булатовых, Бильгильдеевых, Курочкиных, Сиушевых, Кадыбердеевых.

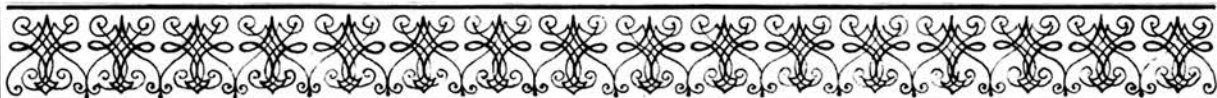
Ежедневно большинство мужского населения слободы выезжало в Кострому на легковую и ломовую биржи. Окованные тележные колеса грохотали по городской булыжной мостовой, мягко подсакивали брички, кибитки по грунтовым наезженным дорогам.

В город и из города везли лес и кирпич, лен и красный товар, пассажиров и почту.

Особенно выделялись татарские повозки в праздничные дни, во время масленичных катаний. Шерсть у лошадей лоснилась, хвосты и гривы были завиты, убраны бубенцами и лентами, радовали глаз белые сани с ковровой обивкой.

Лихо подъезжали brave извозчики — “князья” к желающим прокатиться. Гордо шествовали лошади по улицам, а, выехав на простор, неслись вперед по накатанным столетиями костромским дорогам мимо сельских храмов, помещичьих усадеб, лесов и полей. Далеко по округе разносился радостный звон бубенцов, которому вторил заливистый свист ямских охотников и колокольцы почтовых троек.

1. Российский государственный архив древних актов (далее — РГАДА). Ф. 162. Почтовые дела. Б/г. Д. 2. Л. 2 об. Вигилев А. Н. История отечественной почты. М. Радио и связь. 1990. С. 55.
2. Государственный архив Костромской области (далее — ГАКО). Ф. 7 Оп. 1. Д. 1420. Л. 20 об.
3. Памятная книжка Костромской губернии на 1862 год. Кострома, 1862 С. 268.
4. РГАДА. Ф. 1209. Оп. 1. Кн. 265. Л. 279 об. Тимошина Л. А. Ярославль и Кострома в 17 веке. Кандидатская диссертация. М. 1987. С. 93.
5. Памятная книжка Костромской губернии на 1862 год. С. 268.
6. ГАКО. Ф. 133. Оп. 1. Д. 3465. Л. 1-1 об.
7. ГАКО. Личный фонд Колгушкина А. “Костромская старина” (Из воспоминаний старожила). С. 59, 60, 72.
8. РГАДА. Ф. 210. Денежный стол. Кн. 217. Л. 121 - 130. Тимошина Л. А. Указ соч. С. 102-103.





Галина ДАВЫДОВА

С подорожной по казенной надобности

Начавшаяся было с утра метель стихла, лошади по накатанной дороге бежали хорошо, и поездка обещала быть удачной. Седок, успевший задремать под ненавязчивую мелодию поддужного колокольчика, услышал над ухом: "Приехали, барин" и открыл глаза. Они остановились перед деревянным домом с надписью: "Почтовая станция". Вылезши из саней и размяв затекшие ноги, он вошел в избу, предъявил смотрителю подорожную и, стремясь поскорее ехать дальше, справился о лошадях. Услыхав в ответ, что лошадей нет — все в разгоне, погрузился и огляделся. Помещение, где он оказался волей автора, было довольно просторным, хотя и в одном доме с семьей ямщика, но комната для проезжающих все-таки отделена. Стол, два стула, лавки по стенам — все это простого дерева и никак не располагавшее задерживаться надолго¹. Случалось ему коротать время в пути на станции побогаче, размещавшейся в отдельном флигеле с прихожей и чистыми комнатами, обставленными добротной мебелью, с кожаным диваном, на котором так удобно отдохнуть усталому путнику, мягкими стульями и даже ломберным столом и зеркалом, с конюшней во дворе и специальным сараем для экипажей².

Полистав скуки ради правила для проезжающих и подосадовав в очередной раз, что он не курьер, не фельдшер, "на случай прибытия которых на станции должна быть всегда в готовности повозка и тройка лошадей в хомутах"³, спросил чаю.

Оставим на время нашего чиновника с его грустными мыслями, чтобы сделать необходимое отступление.

Еще в Киевской Руси существовала обязанность населения предоставлять лошадей князьям и их гонцам, так называемый "повоз", превратившийся позднее в натуральную повинность. Именно ею воспользовались татаро-монгольские завоеватели, организовав свою связь по уже проложенным почтовым доро-

гам. Ими был введен ям — налог на предоставление лошадей для перевозки грузов и передачи вестей.

Татаро-монгольское иго, как беду, Русь пережила, а слово осталось. Ямами стали называться почтовые станции, где едущие меняли лошадей. Надзиратели этих станций именовались ямщиками, но со временем первоначальный смысл слова утратился и остался известный до сих пор: ямщики — люди, непосредственно управляющие почтовыми лошадьми.

Ямская гоньба, действовавшая от случая к случаю, служила исключительно правительственным целям. Стройность и постоянство она приобрела позднее, находясь в ведении Ямского приказа.

"Правильная", или регулярная почта, была организована в России в 60-х годах 17 века для почтовых сношений с иностранными государствами через Ригу и Вильно. Управление ею сосредоточилось в Посольском приказе, ямской гоньбой по-прежнему распоряжался Ямской. Оба эти ведомства хотя и были тесно связаны, довольно долго суще-

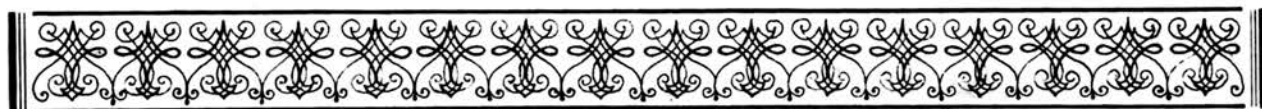
ствовали параллельно⁴. Что же касается управления ямами, т. е. почтовыми станциями, то оно в конце 18 в. полностью перешло к почтовому начальству, тогда и появились должности станционных смотрителей. Губернскому и уездному чиновничеству вменено было в обязанность иметь лишь общий надзор за их исправным содержанием: "...по явке означенного канцеляриста Торопова... имеющиеся на станции в городе Юрьевце 5 человек ямщиков с находящимися при них пятью парами курьерских и почтовых лошадей с летними и зимними повозками, во всякой исправности с распискою от меня сланы...", — доносил юрьевецкий городничий надворный советник Грузинцов в канцелярию костромского губернатора по случаю ревизии почтовых мест⁵.

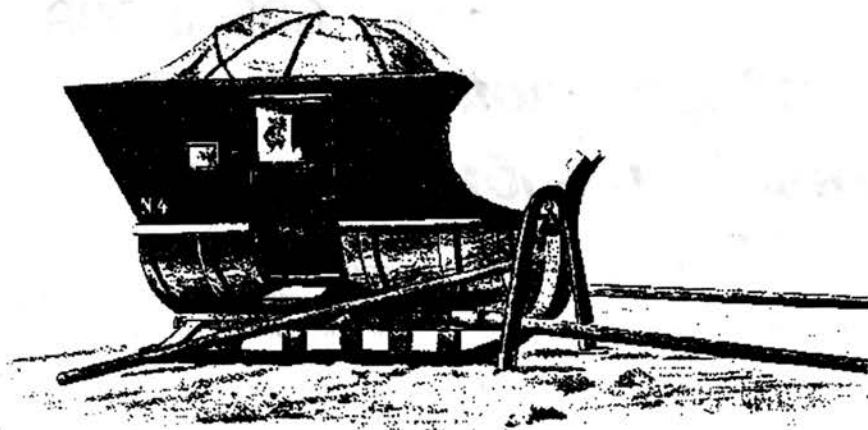
С 15—16 вв. ямы устраивались по многим дорогам при селениях, обычно каждые 30—40 верст. Если расстояние было больше, устраивался промежуточный ям.

"...По вступлении моем в определенную вами должность в Солигалич земским исправником в проезд мой ко оной



Почтовый тарантас. 1823 г.





Почтовые сани. 1820 г.

должности усмотрено мною по трактам, соединяющим Солигаличскую округу через посад Буй с Костромскою округою, по которому тракту как то ближайшему от губернского города Костромы до Солигалича нарочно отправляемые от Вашего Превосходительства и присутственных мест, а также и по подорожным, даваемым от Вас, проезжают, а равно и колодников проводят, но как по оному тракту от Солигалича до Буя почтовых станций не поставлено да к обывательским поселениям прежним исправником не учреждено, отчего происходит в доставлении к Вашему Превосходительству на случай нужнейших донесений остановка, проезжающим же по тракту обыватели подвод не дают...". — докладывал губернатору о непорядке исправник Белозеров⁶. Правительствующий Сенат распорядился на сей счет еще 19 января 1797 г.: "... где же почтовые станы не в селениях, тамо... почтовые станы исправить или вновь построить"⁷.

Со времени своего возникновения ямская гоньба, как уже было сказано выше, предназначалась для перевозки людей служилых, частные же лица совершали переезды на своих или наемных лошадях. Впервые езда на ямских и почтовых лошадях сделалась свободной для частных лиц при Петре I. При нем все проезжающие по почте разделены были на проезжающих по казенной надобности и проезжающих по частной надобности, за перевозку которых была установлена двойная прогонная плата. Высокая такса служила причиной того, что обыватели на почтовых лошадях

ездили редко, предпочитая им своих или крестьянских, нанимавшихся от места до места.

Такая езда называлась ездой на долгих, в отличие от перевозки проезжающих через почтовые станции — на перекладных. Зимой пользовались обыкновенными санями-розвальнями и пошевнями, двухместными санями и возками. Издавна были известны телеги и кибитки.

Стоит ли говорить, что путешествие на почтовых лошадях в ямских повозках не отличалось особым комфортом.

Некоторыми удобствами при поездках на почтовых лошадях пользовались лишь имеющие собственные экипажи.

За границей давно уже путешествовали на почтовых дилижансах, а в России первый дилижанс частного общества, сделанный по образцу заграничных, отправился из Петербургской почтовой конторы в Москву только в 1820 г., государственное "отделение почтовых карет и брик" открылось в Петербурге в 1840 г.

Как помнит читатель, чиновник наш предъявил станционному смотрителю подорожную, которую служитель тотчас же записал в шнуровую книгу. Подорожная грамота, т. е. проездное свидетельство, выдавалась всякому, намеревавшемуся тронуться в путь, военными и гражданскими губернаторами, комендантами и почтамтами.

Павел I установил с этих документов особый сбор в размере 1 копейки ассигнациями с версты и лошади⁸. Назывался он "поверстным" и взыскивался с

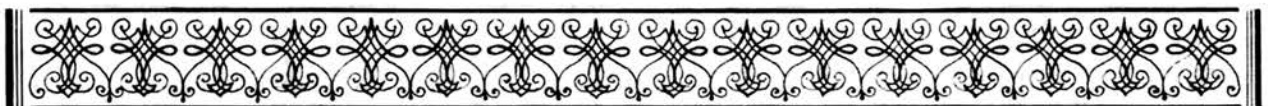
курьеров, эстафет и едущих по своим делам при выдаче подорожной полностью. Размер сбора увеличивался и при Николае I был определен в полкопейки серебром. Получение подорожной требовало времени и ограничивало свободу передвижения проезжающих по почтовым трактам, что и повлекло ее отмену в 1874 г. Тем самым контроль за отпуском лошадей на почтовых станциях был нарушен, поэтому взамен поверстного в 1889 г. введен с проезжающих новый десятикопеечный государственный сбор — за перегон с каждой лошади на каждой станции. Он соответствовал прежним полкопейкам, но был не в пример удобнее.

В 1800 г. впервые центральным почтовым ведомством был издан Почт-календарь. Эти маршрутные книги, получившие в дальнейшем название почтовых дорожников, издавались периодически и очень облегчали проезжающим расчет прогонной платы и поверстного сбора, а также выбор кратчайшего пути.

В предисловии ("Предупреждении") к почтовому дорожнику 1803 г., сказано, что "Цель в издании сей книги была единственно та, чтоб доставить путешествующим по России полное и верное сведение о дорогах и почтовых станциях".

Он состоит из трех частей: в первой — генеральные тракты от Москвы до границ с другими государствами, вторая содержит сведения о губернских дорогах, последняя помещает в себе уездные, но только те, где расположены станции и постановлены почтовые лошади, которые дороги связуют все уездные города с губернскими"⁹. В дальнейшем к дорожнику стала прилагаться карта с обозначением почтовых и железных дорог и номерами маршрутов, а также правила для проезжающих на почтовых лошадях, станционных смотрителей и почтарей.

В начале февраля 1802 г. костромской губернатор Николай Иванович Кочетов получил из "Главного почтового правления" уведомление, в котором говорилось: "По случаю беспрестанных жалоб, приносимых от почтосодержателей, ямщиков и прочих состояний, исправляющих почтовую повинность, на проезжающих по подорожным и сих последних на почтосодержателей и ям-





щиков Московский почтамт еще в прошедшем 1799 г. сообщил к вашему превосходительству расписание, приложенное при Указе Правительствующаго Сената 3 ноября 1770-го года... однако же оно и доселе остается без уважения..."¹⁰. Губернатор немедленно разослал городничим предписание поступать сообразно установленному в 1721 г. порядку и положению 1770 г. Расписанием 1721 г. предписывалось впрягать в повозку число лошадей строго по чину и званию¹¹.

Эти регламентирующие документы оформлялись в дальнейшем в подробные "Правила для проезжающих на почтах, станционных чиновников и почтарей" вместе с расписанием числа лошадей в различное время года. Они упорядочили почтовую гоньбу. Проезжающим запрещено было брать на станциях лошадей, съестные припасы и прочие необходимые предметы, без платежа установленных прогонов, ездить без перемены лошадей далее одной станции, принуждать ямщиков к скорой езде: "которые без того должны нижеписанное число в час неотменно везти, а именно: обыкновенных проезжающих в летнее время не более 10, в зимнее — не более 12, а в осеннее — не более 8 верст в час. Курьеры же и фельдъегери имеют быть возимы столь поспешно, сколь сие будет возможно", и вообще притеснять станционных служащих. В каждую повозку определено было впрягать от 2 до 9 лошадей по числу проезжающих и размерам их багажа. В случае недовольства проезжающие могли жаловаться, оставив на станции письмо, которое затем переправлялось по принадлежности, или записать суть жалобы в шнуровую книгу, "для сего на каждой станции определенную"¹².

Чтобы прекратить самоуправство военных чинов при следовании через почтовые станции, подобные правила были изданы и для них.

Ямская гоньба в начале 19 в. обходилась и государству, и населению очень дорого. Выразалось это в быстром повышении прогонной платы.

Но еще во времена Екатерины II применена была к содержанию почтовых станций другая система — торговая, когда заблаговременно вызывались на торги желающие принять на себя такой

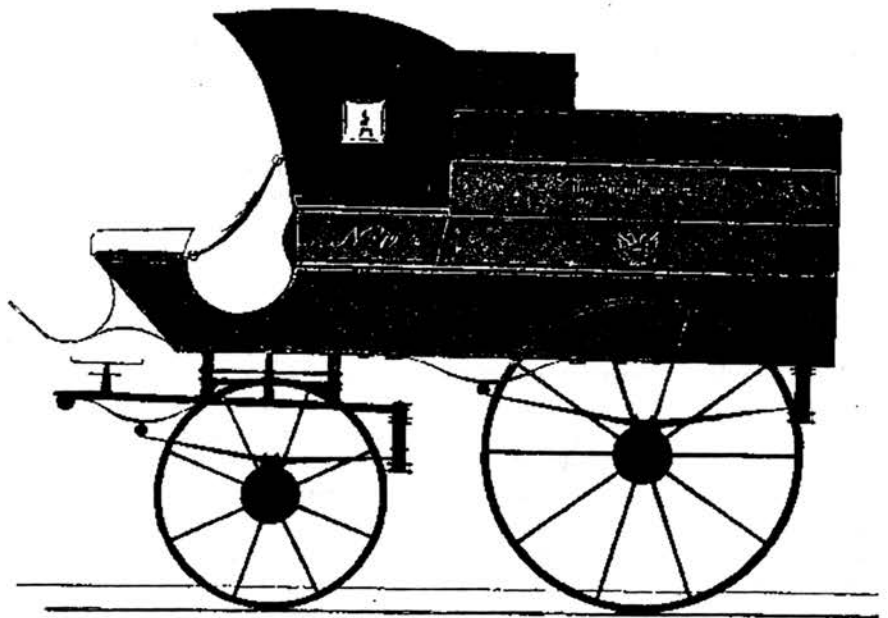
подряд, объявлялось, сколько именно на каждой станции должно иметься почтовых лошадей.

Между явившимися производился торг, и станции отдавались тем из них, кто готов был взять за каждую лошадь меньшую по сравнению с другими торговавшимися годовую плату сверх установленных прогонных денег за возку почт, эстафет и проезжающих. Но и эта система была далека от совершенства. Трехлетний срок, на который станция отдавалась в содержание, был слишком мал, чтобы кто-то из почтсодержателей решался на "прочное обзаведение", т. к. в случае неурожая, падежа скота и прочих бедствий он вряд ли мог рассчитывать на возврат затраченных им средств. К тому же существовал произвол спекулянтов в назначении цен за содержание почтовых станций.

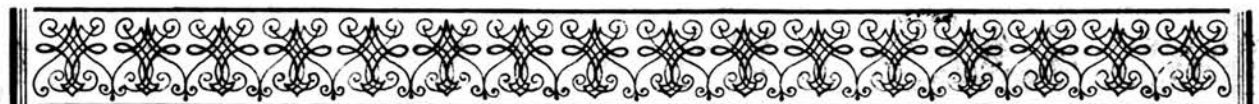
Недостатки ямской и торговой систем привели к тому, что при Николае I опробованы были два других способа содержания станций — по системе вольных почт и оценочной.

"Вольные почты" введены были в 1832 г. "Вольные почты были уже заводимы от Москвы до Ярославля и от Ярославля до Санкт-Петербурга старанием частных лиц, но не могли долго существовать по неимению основания и поэтому наиболее, что в тех же местах были казенные почты"¹³. К заведению

вольных почт допускались дворяне, купцы, мещане, крестьяне, т. е. все состояния, не исключались и низшие почтовые чиновники. Лица, содержавшие станции по этой системе, не получали от казны никакой особой платы, довольствуясь прогонами за возку почт, эстафет и проезжающих. Обязательным условием было представление свидетельства о благонадежности и обязательства в исправном отправлении почтовой гоньбы, т. е. содержать необходимо для гоньбы число лошадей со всеми станционными принадлежностями, исполнять почтовые правила и возить почты, эстафеты, проезжающих за обыкновенные прогоны. Но были и некоторые преимущества, которых не имели другие почтсодержатели, например, им позволялось возить проезжающих без подорожных и по добровольному соглашению, назначалось вспомоществование от казны, до двух и четырех трехлетних для них был продлен срок содержания станций. Содержателям вольных почт разрешено было также "сверх прогонных денег взимать с частного проезжающего за данную ему на проезд повозку по 40 коп. за подмазку колес у его кареты, коляски и брички по 40 коп., у кибитки и телеги по 20 коп., сало же и деготь проезжающие должны иметь для своих экипажей собственные". Кроме того, возчикам надлежало давать еще и на водку по 20 коп.¹⁴ С 60-х гг.



Почтовый брик. 1842 г.





Содержатели вольных почт имели и постоянную годовую приплату от земства. В 1874 г. для них узаконена прогонная такса в 4 копейки, тогда как при других системах она составляла 3 копейки с версты.

Оценочная система содержания почтовых станций призвана была заменить вольные почты в тех местностях, где они не получили практического применения. При ней «плата производилась в течение 12 лет по ценам, утвержденным правительством»¹⁵. Контракт, заключенный в Костромской казенной палате 22 февраля 1851 г. с капитаном Сергеем Павловичем Дмитриевым на срок с 1851 по 1863 гг. предусматривал на Дымницкой почтовой станции содержание восьми лошадей по «сту восьмидесяти четыре рубля пятидесяти пяти с половиной копейки за каждую лошадь», причем «лошади должны быть нестарья и неизнуренная, а здоровая, крепкая, обездженная и к почтовой гоньбе совершенно способная и немалорослая, а именно: 2 аршина, 2 вершка...»¹⁶.

Но эта система не оправдала надежды правительства, расходы на содержание станций резко возросли. Повсеместно она стала вытесняться торговой.

Вопрос о передаче почтовых станций в ведение земства возник в 1864 г., когда было принято Положение о «губернских и уездных земских учреждениях». Предполагалось, что земство возьмет на себя заботу о почтовых станциях.

В 1865 г. «Костромские губернские ведомости» напечатали проекты устройства земской (сельской) почты в губернии. Ее необходимость обусловлена была тем, что сеть учреждений государственной почты была слабо развита, органам земского самоуправления необходимо было иметь регулярную почто-

вую связь внутри уездов. Некто, скрывшийся за литерами «Д.Д.», в своем проекте говорил о ее выгодах: сельское население «...получит возможность отправлять письма во все города Российской империи, не являясь в город, волостные правления избавятся от необходимости отправлять в город должностных лиц еженедельно для сдачи казенных

более скорому и удобному переезду с одного места на другое. Оба эти разряда составляют в совокупности земскую почтовую повинность».

Тем не менее в 18 номере «Ведомостей» появились «Составленные Ветлужскую земскую управою расписания часов прихода и отправления по волостным правлениям ветлужской сельской

почты, гоньба которой начиналась с 26 минувшего марта»¹⁷.

Каждая из систем содержания почтовых станций имела свои недостатки. К 1857 г. почти разладилась ямская гоньба. Вероятно, невозможно было придумать какую-то одну идеальную систему, слишком велика была протяженность почтовых дорог. Впрочем, что до всего этого обывателю...

А что наш чиновник? Дожджались ли лошадей на крошечной, забытой Богом почтовой

станции? Да вот же он — проехал мимо, с подорожной по казенной надобности...

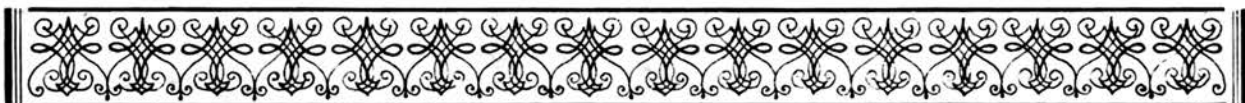


Подорожная. 1857 г.

пакетов и получения их в городе; сельские обыватели получают возможность выписывать журналы и газеты, для чего им достаточно будет приехать в город один раз в год для сдачи в почтовую контору денег».

Анализируя проект «Д.Д.» и проект Шахрова по устройству ветлужской земской почты, Н. Колюпанов, долгое время занимавший пост председателя Ветлужской уездной земской управы и отмеривший на почтовых лошадях не одну сотню верст, пришел к выводу: «...Здесь представляется два совершенно различных и существенно между собой не прикасающихся вопроса: вопрос об устройстве земской почты, или об устройстве правильного и постоянного сообщения между главными пунктами в уезде для передачи казенной и частной корреспонденции; вопрос об устройстве земской гоньбы, или станций для представления должностным лицам средств к

1. ГАКО. Ф. 176. Оп. 1 Д. 115. Лл. 15—15а.
2. Там же.
3. ГАКО. Ф. 200. Оп. 8. Д. 160. Л. 35.
4. Виташевская М. Н. «Старинная русская почта». М., 1962. Вигилев А. Н. «История отечественной почты». М., 1990.
5. Там же. Ф. 133. Оп. 1. Д. 245. Л. 3.
6. Там же. Д. 244. Л. 1.
7. Там же. Д. 243. Л. 3 об.
8. ПСЗ, собр. 1, т. 25 № 18471.
9. «Новый указатель дорог в Российской империи, сочиненный по последним размерам дорог и установлениям почтовых станций с присовокуплением планов генеральным трактам». М., 1803.
10. ГАКО. Ф. 133. Оп. 1 Д. 1934. Л. 1.
11. Там же. Ф. 7. Оп. 1. Д. 1420. Лл. 83, 84.
12. ПСЗ, собр. 1, т. 30 № 23068.
13. «Положение об учреждении вольных почт в России». СПб., 1831.
14. Там же.
15. ГАКО. Ф. 200. Оп. 8. Д. 160. Л. 5.
16. Там же. Л. 1.
17. «Костромские губернские ведомости.» — 1865. — №№ 10—18.





Ирина ТЛИФ

Охотники лихого ремесла, или Промысел, не последний в губернии

“Золотой период”

Всяк идет по общей дороге, следуя своему пути, дорога же свободна, как мысль, как желание, и так же полна искуса, как они. В русском фольклоре немало преданий о тех, кто, искусственный возможностью легкой добычи и вольной жизни, брался за грозный разбойный промысел. Дорога была им мать, лес — отец. Дорога питала, звала к приключениям, уводила от опасности, а лес надежно скрывал и своих отчаянных детей и награбленное ими добро.

Костромской край, перекрещенный старинными торговыми трактами, наполовину покрытый непроходимыми чащами, издавна привлекал охотников лихого ремесла. Ушкуйники пиратствовали по Волге, Ветлуге и Унже, разбойники Стеньки Разина “гуляли” под Суздаlem и Юрьевцем, поляки и литовцы бродили в окрестностях Макарьева, Солигалича, Костромы. Народная память сохранила имена Миронки Мумарина, братьев Мурашкиных, Илюшки Пономарева, некогда приводившие в трепет население здешних мест. Овраг “Разбойничий”, “Разбойничий бор”, речка “Воровка” и городище “Разбойничий колапак” — разнообразят колорит местной топонимики.

Особой свирепостью отличался разбойник Шапкин, промышлявший в первой половине XVIII века в пыщугской вотчине помещика Демидова. “Нападения его и страшные пытки, которым он подвергал местных жителей, известны и донныне в деревнях Сергеевице, Кулачихи и Ерыкалихе”, — писал в 1894 году собиратель архивных древностей, любитель старины П. Д. Дементьев! Бесславная кончина ждала разбойника — он был зарезан плененной им девицей во время сна.

В отличие от злого Шапкина, Иван

Фаддеев был глубоко симпатичен простому человеку. Он, как и Степан Разин, “утес” которого считалось честью иметь в каждом уезде, был сравним с героям народных былин. Могучий красавец, лихой атаман, он разорил и пожег немало помещичьих имений, хозяева которых жестоко притесняли крепостных. Многочисленные рассказы и предания увековечили подвиги “Фатеича”, как и описания тех мест, где будто бы он оставил богатые клады².

XVII — XVIII века можно назвать “золотым периодом” в истории разбоя. Он закрепил правила поведения жертв и насильников, установил традиции отношений “народа” и “разбойника”, определил главные типы героев, разделив их на душегубцев и мстителей, возбудил поэтические струны народной лиры, и, попав в твердые рамки порожденного им эпоса, начал потихоньку угасать.

Макарьевский “Стенька”

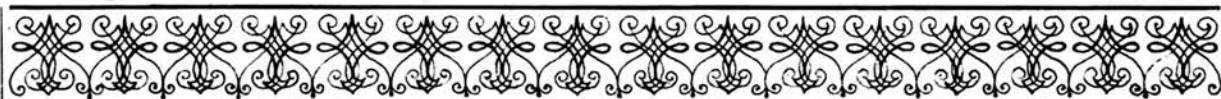
В XIX в. появились новые, странные с точки зрения традиционной эстетики, бунтари. Взять, к примеру, губернского секретаря Александра Максимовича Рославлева (1849 г.). Протоколист Макарьевской дворянской опеки, еще молодой и недурно образованный, он явно смущался и скромностью своего поста и угнетенным положением русского народа. Смущение его возникло не сегодня, т. к. еще на прошлой, не менее скромной службе, он успел продемонстрировать свое состояние, с одной стороны, залпом доносов в вышестоящие организации на несправедливость начальства, с другой, обсуждением текста возмутительных записок, посредством которых, устав от ожидания, сам имел намерение произвести народное волнение. За такие намерения его уцепили на четыре года в тюрьму, но как-то быстро

помилвали и пристроили к месту в указанное учреждение.

Не испытав ни раскаяния, ни благодарности, он еще больше укрепился в своих убеждениях и, вспыхнув новыми доносами в ближайших начальников, серьезно стал подбирать товарищей, готовых идти с ним в поход “на верховную власть”. “От одной записки пристанет ко мне человек 300 гарнизонных солдат, — убеждал Александр Максимович будущих помощников, одного из которых уже назначил есаулом, другого адъютантом, — и тогда можно будет отправиться вниз по Волге...”

Возмутительные записки содержали призыв “последовать примеру европейских держав и восстать против... власти”, пророчество о раздроблении разноплеменной России, сетование на русских крестьян, которые “только и кричат “за веру!”, “за батюшку царя!”, не понимая, что они вольные — в общем, затевалось дело нешуточное, как раз подстать мятежному духу протоколиста.

Но пока еще, собственно шайка, состояла из пяти человек (не считая атамана — один писец, два мещанина и псаломщик Сперанский), решено было, пробуя силы, разграбить нижегородскую почту, пролетавшую дважды в неделю Кинешемской дорогой. И вот, когда заговорщики были готовы к исполнению рискованной операции и мысленно примеряли на себя разбойничьи кистени, Александр Максимович, поддавшись искушению, последний раз в свободном состоянии склонился над чистым листом бумаги и вывел симпатичным почерком давно полюбившееся слово — “ДОНОС”. И хотя, следуя законам жанра, Рославлев не сообщил в доносе ничего существенного, но туманные намеки “о некоей опасной шайке” и самодовольная подпись популярного в чиновни-





чьих кругах автора сразу же определили судьбу потенциальных злоумышленников. Не пришлось Александру Рославлеву рассекать стругами вольные воды Волги, а на каторжные заводы Сибири повела атамана и его шайку дорога, обернувшаяся мачехой³.

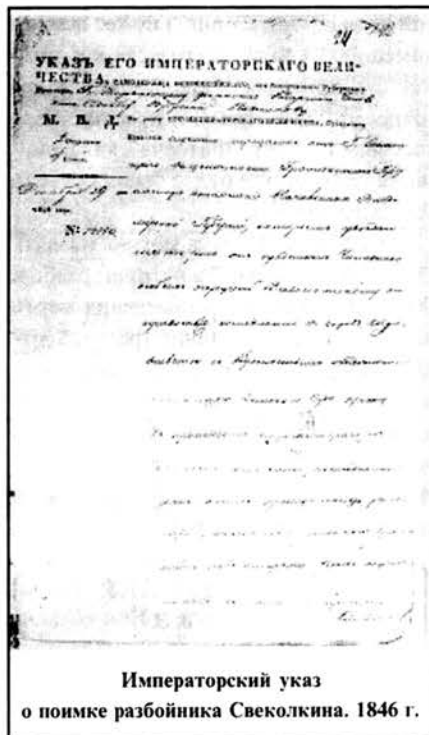
На Кадыйской дороге

В ночь с 7-го на 8-е мая 1851 года почта, следующая через город Макарьев по старому Вятскому тракту, в положенное место не пришла. Напрасно смотритель кадыйской станции выглядывал в окошко и чутко прислушивался, не раздастся ли знакомый звон колокольцев, — не дождавшись от тишины ответа, выслал старосту навстречу пропавшей почте. А тот, не подъехав к четвертой версте, только увидел развернутую поперек дорогу повозку, а вокруг нее белые пятна писем, как лихо развернулся и помчал во весь дух обратно, цепко вглядываясь в темноту придорожного леса. От села Усть-Нейского до Судиславля тракт сжимали наплывшие с двух сторон сплошные леса, вот из этих-то лесов и должна была вынырнуть почтовая пара, идущая со станции Мостовской в заштатный город Кадый. Вместо нее вынырнула телега испуганного старосты, и через час место ужасного преступления осматривали члены городской думы и представители ратуши.

Осмотр показал, что разбойники действовали решительно и быстро: сабля бездыханного почтальона была лишь наполовину выдвинута из ножен, нестрелявший незаряженный пистолет закатился под вспоротый варварской рукой чехоман с корреспонденцией, винювица нападения — кожаная сумка для денег — была пуста. Неподалеку от дороги был найден оборванный колокольчик, а в двух верстах от Немдинского перевоза обнаружили ящика, разделившего печальную участь своего напарника. Вглубь леса осматривающие пройти не пожелали, оставив это опасное предприятие профессионалам. Полиция явилась на место события только через сутки, будучи сильно занята обслуживанием крупных лесопромышленников и прочих прибывающих на знаменитую

лесную ярмарку. Это удобное обстоятельство, без сомнения, учитывали разбойники, к тому же и небо, вставшее в этот раз не на сторону Закона, обильно поливало дождем макарьевские окрестности...

Совместно с членами присланной из губернского центра комиссии полиция приступила к повальному обыску и опросу местных жителей. Клубок улик и показаний стал постепенно накручиваться, и когда достиг внушительных



Императорский указ
о поимке разбойника Свеколкина. 1846 г.

размеров, под подозрение попали немдинские перевозчики, целая группа крестьян и из села Ивановского двое “неслужащих дворян”. Всех их объединило заветное желание быстро и основательно разбогатеть, впоследствии менее комфортные уголки России научили их довольствоваться малым⁴.

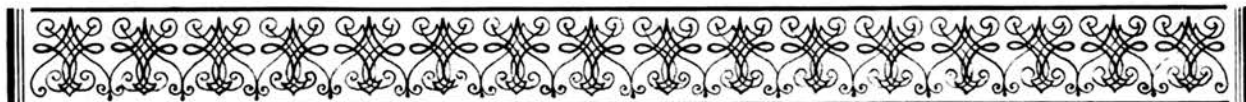
Шлагбаумы страха

Праздник путешественник, попавший впервые в кинешемские места с целью расширения кругозора и приобретения новых впечатлений, пожалуй, с любопытством осматривал бы своеобразные картины промышленного уезда, радуясь неестественности продвижения по

почти безлюдным дорогам. Советник губернского правления Александр Григорьевич Попов, командированный из Костромы в Кинешму, знал, почему опустели обычно оживленные дороги и тракты, и даже при сильном желании, не смог бы разделить чью бы то ни было радость по этому поводу. Праздному путешественнику он искренне пожелал бы покинуть границы губернии, благополучно оставшись при прежних впечатлениях.

Владелец нерехтской вотчины сенатор А. М. Безобразов, раздосадованный поведением крестьян села Горского, приказал бургомистру вывезти непослушных смутьянов в другое кадыйское имение. По дороге четверо из них “отстали”, о чем бургомистр Михайлов и объявил в Нерехтский земский суд. Принятое к сведению объявление было тут же забыто, и ободренные крестьяне приступили к новому образу жизни. Для начала ограбили кинешемского купца Кобелева, но по неопытности угодили в тюрьму и едва оттуда сбежали. После чего прятались в лесах, у дружков и сродников в окрестностях Горского и, соблюдая разумную осторожность, промышляли мелким дорожным разбоем. Со временем к ним присоединилось еще несколько беглых и рекрутов, а к весне 1846 года явился и атаман. Любителям увлекательного чтения он известен по книжке В. И. Смирнова “Клады, паньи и разбойники”, собирателям фольклора — по дошедшим до них преданиям, фанатикам старых фолиантов — по архивным следственным делам. Это тот самый “атаман Свеклин”, а точнее, Петр Тимофеевич Свеколкин, который “наводил панику в Костромской и соседних губерниях около 1840-1846 гг.”

Петр Тимофеевич, крепостной юрьевцевской помещицы Портнягиной, по гражданской профессии был кузнец, слесарь и резчик. За строптивость характера попал в рекрутскую службу, вскоре оттуда бежал, был наказан “сквозь строй”, сбежав вторично, объявился в лесах Костромской губернии, где встретился с шайкой Царапки и Бальки (беглые г. Безобразова) и “по необыкновенной силе, хитрости и дерзости” сразу был признан атаманом. С приходом та-





кого атамана действия беглых приобрели небывалый размах и мстительный характер. Разорались склады местных фабрикантов, полыхнула усадьба генерала Фон-Менгдена, братья Коноваловы со своими рабочими с трудом отсталяли бонячкинские мануфактуры. Движение на дорогах и трактах замерло. Полетела громкая молва "о вооруженной шайке разбойников", которая, "увеличиваясь в числе, с полной свободой и безнаказанно бродит из одного края в другой, рассеивая повсюду между жителями страх и угрозы..."

Почти одновременно с посланником губернатора А. Г. Поповым в Кинешму донеслась весть о новых пожарах, вспыхнувших в селе Горском Нерехтского уезда, и об исчезновении бургомистра Михайлова, который 12 сентября отправился по коммерческим делам в Гольчиху к купцу А. Миндовскому и домой не вернулся. О событиях в Горском староста хозяину Безобразову писал — в ночь с 23 на 24 октября "у нас" зажгли клеевой завод бургомистра и "шатровую мельницу", "а зажгли оныя крестьяне, которые бегают..., и когда горела мельница, тогда оныя крестьяне бегляя стреляли и голосом кричали: "Выждем все село Горское!", потом побежали сторожа на колокольню и ударили в набат, народ сбежался все к звону и кинулись искать беглых, но не нашли никого, только нашли тело, убитое на лугу..." Убитым оказался один из разбойников, бывший крестьянин села Григорьев, а что касается бургомистра, то впоследствии тело его нашли засыпанное хворостом в придорожном лесу между деревнями Гарями и Гольчихой. Ходила легенда, будто бы бургомистр был зверски замучен, будто бы, умирая, просил Петра Бальку "скорее прекратить ему жизнь", будто бы Балька, главный зачинщик преступления, от жалости к несчастному "заплакал и даже упал на землю, на коей лежал без чувств..." Следствие, не чуткое к народному эпосу, точно установило — бургомистр был убит "из мушкетона" неожиданной пулей в лоб.

Александр Григорьевич Попов, едва успев оценить обстановку и сделать

необходимые распоряжения, выехал спешно из Кинешмы в Нерехтский уезд. Там он нашел полный паралич не только жителей, но и земских суда и полиции. Исправник и пристав со страху не проявляли никакого интереса к бесчинствующим разбойникам, в раздражении бросали в урну заявления пострадавших, а на момент прибытия г. Попова и вовсе на службе отсутствовали, отправившись вести "секретный розыск" в наиболее безопасные места. На пути к селу Горскому советника губправления встречали испуганные лица "гражданской стражи", расставленной по всем дорогам уезда с целью поимки разбойников. Но, как оказалось, "смышленные разбойники, издеваясь над охранительными мерами полиции, или увлекаясь чувством сострадания к неповинным крестьянам, не раз в полном составе приходили к ним на пикеты, сжигали в присутствии их устроенные шалаши, а крестьян отпускали в свои дома". В самом же Горском, как поведал староста, "мужики не знают ночного покоя, все настороже, по селу и гумнам и назад селения в поле, и от реки так же ходят". Возле домов стояли телеги с крестьянским имуществом, приготовленные на случай внезапной опасности.

Дождавшись исправника и станового пристава, господин Попов их долго стыдил и отчитывал и, с сомнением в действительности внушения, повез губернатору ценную информацию о составе шайки, печальную — о состоянии дел в уездах, и гневную — о действиях мест-

ных властей.

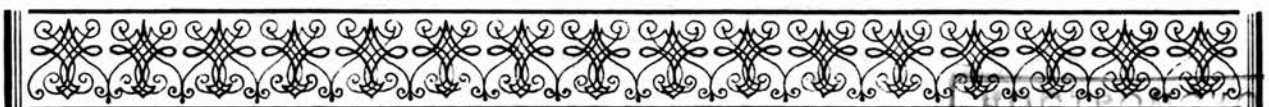
Неизвестно, что бы еще успела натворить "беспрепятственно гуляющая шайка", если б, убедившись, что здесь уже довольно напущено паники, не отправилось во Владимирскую губернию, где решительно настроенная полиция быстро захватила ее главарей. К концу 1847 года переловили и остальных разбойников, шлагбаумы страха были подняты, и крупный промышленный уезд поразил бы случайного путешественника кипением делового и прочего движения на догорам любого направления. Вероятно, легендарному атаману с дружками напоследок позволили пройти еще по одной дороге губернии: знаменитый Сибирский этап пролегал как раз по местам их лихой и свободной жизни⁵.

Шерлок Холмс из усадьбы Убебиново

Николай Николаевич Аристов вошел в историю разбоя как неутомимый защитник законности и порядка в Костромской губернии. Обиженный в юности несправедливым завещанием горячо любимой матушки и уязвленный запоздалой ревностью к несправедливо выделенному брату Александру, он навсегда приобрел нетерпимость к разного рода лихоимцам и правонарушителям. Послужив какое-то время заседателем земского суда, он в совершенстве изучил тонкости современной юриспруденции и ступил на стезю борьбы готовым профессионалом. Как человек интеллигент-



Почтовый возок XVII века.





тный, он выбрал орудием мщения изящную форму доноса, и 37 лет изводил "грабителей и разбойников", удобно укрававшихся мундирами членов дворянских опеков, уездных судов и прочих присутственных мест. Его посланиями можно было бы выстлать дорогу от усадьбы Убебиново до губернаторского дома, а виртуоз пера Александр Рославлев выглядел по сравнению с ним жалким выпускником ЦПШ⁶. Николай Николаевич не знал отдыха — на пути чиновничьего лихоимства было так многолюдно, что человек менее искушенный озадачился бы мыслью: не на очередные ли выборы собрались уважаемые сановники и их менее представительные собратья?

Дружбы у бывшего подпоручика с губернатором Жуковым решительно не вышло, т.к. последний составил о нем мнение как о склочном, сутяге и в высшей степени бесполезном субъекте. Интересно, что то же мнение имели крестьяне и дворовые самого Аристового, которые шатались по запущенной усадьбе (у праволюба не было ни сил, ни времени заниматься хозяйством) с наполовину обритыми головами, наводя страх на свежего человека, случайно заглянувшего в эти места. Впрочем, соседи, зная вспыльчивый нрав Аристового, несколько не пугались их каторжного вида, сочувствуя несчастным горемыкам, готовым отдать и вторую половину волос, лишь бы избавиться от своего воспитателя.

Однако Аристов был крупнее бытующих о нем мнений. Между прочими сообщениями он не раз доносил о том, что "некая бандитская шайка" бесстыдно орудует вокруг Костромы и чуть ли не в самом его имени. Призыв защитит покой и имущество обывателей угас под сукном чиновника, и тогда, отложив перо, Аристов сам выследил злоумышленников, двоих из которых поймал и доставил в участок, надолго посрамив полицию. Но главную партию убебиновский Шерлок Холмс с блеском разыграл на закате жизни, вдохновленный нежданной обидой содержателя винных откупов Недошивина. Последний отказал подпоручику в привычной ежемесячной дани — пять ведер безмездно полугарного вина, посчитав это дело убыточным предприятием. Николай Николаевич воспрянул духом и закружил возле штофных лавочек экономного купца.

В одиночку ли, с помощью ли бригадных разведчиков, он нашел чуть приметную тропочку, которая одним концом выводила "на большую дорогу" издревле распространенного промысла, а другим упиралась в веселое заведение под невинным названием "Соловей". Не надеясь на местных чиновников, Николай Николаевич запустил депешу прямо на имя цесаревича Александра, в которой с присущим ему искусством очернил все губернские власти, присовокупив под конец о крупных беспорядках по части костромских винных откупов⁷.

Разбуженные сигналом "сверху" суд и полиция тотчас же "за клевету и изветы" взяли под следствие самого Аристового, оставив за ним при этом роль главного сыщика по делу об откупах купца Недошивина. Нисколько не смутясь двусмысленным положением, Аристов с представителями ожившей полиции день за днем наводили тоску на сидельцев указанных лавочек, причем в Денисьевской, Разгуляе и Никольской обнаружили вино опасного для потребителей качества, а в сентиментальном "Соловье" — гору разного скарба и тряпья, неизвестно кому принадлежавшего. По объявлению, данному в "Губернских ведомостях", граждане простейшего чина потянулись в градскую полицию, узнавая "кастрюльки", ложки, медные иконы и крестики, "нанковые порты" и сарафаны, отбитые у них на подходе к городу неизвестными лесными налетчиками.

Как выяснилось позднее, налетчики оказались беглыми крестьянами, которые под руководством нужды объединились в ладную артель и промышляли на Галичском, Кинешемском и Молвитинском трактах запрещенным законом способом. Прихватив с собой штоф полугарного, соловейские разбойники отправлялись версты за четыре от города, и, подкрепившись скверным напитком, дружно выскакивали к одинокому прохожему, который довольно скоро вновь находил себя на дороге одиноким, только без сапогов и верхнего платья. Плотно набив "разбойничьи кисы", артельщики возвращались в уютное заведение, где, напившись с "устатку" чаю, разбирали свою добычу, а поутру продавали на костромском базаре, растворившись в пестрой и бойкой толпе.

На заседание суда ни по делу о соб-

ственных "клеветах и изветах", ни по делу о соловейских разбойниках г. Аристов по обыкновению явиться не соизволил; правда, на этот раз отправившись по повестке к Иному Судие, пренебречь вызовом которого не удалось еще ни одному из смертных.

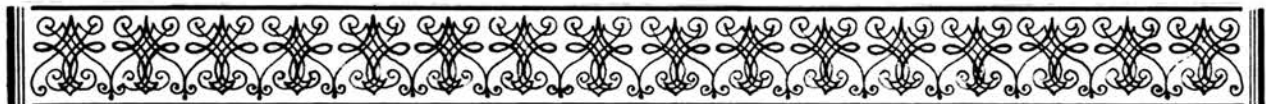
Неизвестно, успел ли он узнать об участии в последнем деле еще одного тайного помощника:

"... от Костромского мещанина Ивана Васильевича Головина. В июне месяце истекшего... года по усилившимся в окрестностях города Костромы грабёжам господин Костромской полицмейстер к прекращению оных и к поимке грабивших поручил мне пристать к лицам, чинившим грабежи: узнать, кто они таковы, и потом обнаружить пред начальством и представить средство к поимке преступников. Почему я, для общего блага пожертвовав своим спокойствием и даже здоровьем, предоставил полиции средство поймать всех грабителей... После сего в полной оставался уверенности, что действия мои будут открыты пред судебными местами и (я получу) за труды свои к благу общества награды..."

Увы, Иван Васильевич, так опрометчиво приставший к шайке, со всеми вместе и арестованный, никогда уже не смог доказать своей непричастности "к проклятым разбойникам".

Бывший же "комиссионер Недошивин", преследуемый дурной славой и костромской полицией, еще долгое время гастролировал по разным городам империи, входя в неоправданные расходы и искренне недоумевая — как это он мог так просчитаться, отказав некогда в дрянном напитке убебиновскому барину Н. Н. Аристову⁸.

-
1. ГАКО. Ф. 179. Оп. 2 Д. 40 Л. 50 об-51.
 2. В. Смирнов. Клады, паны, и разбойники. Кострома, 1921. // Труды КНО. Вып. XXIV. С.30, 36-38.
 3. ГАКО. Ф. 117. Оп. 1 Д. 1575.
 4. Там же. Д. 1769.
 5. Там же. Д. 1506.
 6. Церковно-приходская школа.
 7. Никольская, Разгуляе, Денисьевская, Соловей — винные заведения г. Костромы.
 8. ГАКО. Ф. 117. Б/ш. Д. 554.





ПО КИНЕШЕМКЕ

Некогда улицы, начинавшиеся от центральной площади Костромы, за пределами города имели продолжение в виде дорог по всему лесному Заволжью, и Кинешемская улица, в частности, а затем одноименная дорога действительно приводила в Кинешму. В советское время этот проезжий путь, увы, сократился наполовину, и по нынешнему Кинешемскому шоссе, вопреки его названию, можно добраться разве что до Плева.

Весной 1612 года этой дорогой, как известно, в Кострому прибыло нижегородское ополчение, которое первоначально продвигалось правобережьем Волги, дополняясь в Юрьевце и Кинешме, пока не получило предупреждение о том, что костромской воевода Иван Шереметев, принявший сторону польского королевича Владислава,

весьма негостеприимно готовится к обороне; и тогда для того, чтобы не оставлять врага у себя в тылу и не форсировать Волгу в окрестностях Костромы под возможным артиллерийским обстрелом, ополченцы с помощью жителей Плева смастерили плоты и переправились заблаговременно. Вооруженного столкновения в Костроме, впрочем, не произошло, потому что костромичи, услыхав о намерениях воеводы, возмутились и едва не лишили его жизни — лишь подоспевший князь Пожарский остановил расправу, а воеводой поставил своего сподвижника Романа Гагарина.

Осенью 1619 года этой же дорогой с богомолья из Макариева Унженского монастыря с матерью, великой старицей Марфой, возвращался молодой царь Михаил Федорович Романов, в письме отцу, патриарху Филарету, из дворцо-

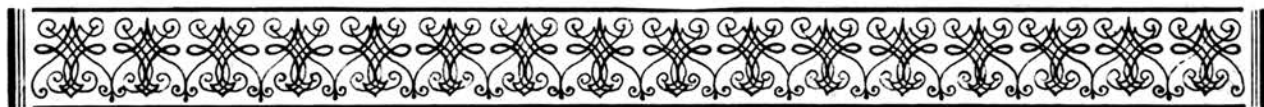
вого села Красного в белокаменную жалуясь на "грязи великие". Царская одноколка, пришедшая в негодность после первой половины пути и брошенная в монастыре, три сотни лет затем хранилась как святыня, пока не погибла в революционном пожаре.

Раньше других дорог Кинешемское шоссе покрыли асфальтом, но не за исторические заслуги, а потому, что в этом направлении располагались номенклатурные дачи, а кроме того, совхоз "Караваяево", где разводили костромскую породу крупного рогатого скота, полюбившись на который съезжались не менее крупные партийцы.

На Козловы горы они положили глаз еще в 1919 году, ограбив и вышвырнув оттуда дачника, с которого даже Костромская уездная земская управа денег не брала, — Федора Сологуба.



Храм в селе Николо-Трестино. Фото Г. Белякова. 1997 г.





Спасибо, что не расстреляли... как половину красноселов тем же летом.

Необъяснимым образом уцелел и старорежимный обелиск возле дороги, правда, без надписи. Вот она: "Здесь, возвращаясь после открытия больницы в селе Красном, 7 января 1912 года, внезапно скончался, на 66-м году жизни, председатель Костромской уездной земской управы, член 3-й Государственной Думы Василий Семенович Соколов, человек светлого ума и чуткого к народным нуждам сердца, много и с пользой работавший на городском и земском поприщах".

У села Поддубного дорога раздваивается. По левой, почти не тронутой асфальтом, разъезжались когда-то по своим поместьям литераторы: Анна Ивановна Корнилова с сестрой Марисей Ивановной Готовцевой и сыном Юрием Павловичем Корниловым — в Подберезье, Александр Николаевич Островский с фамилией — в Щельково. И сегодняшний лунный пейзаж, добавим, сто пятьдесят лет тому назад впечатлил драматурга "лесом и горами". "Мы ехали на переменных и потому останавливались переменять лошадей на вольной станции между казенными Карабаново и Князево, в которых отличные постоянные дворы".

А прибрежная дорога была привычной для Дмитрия Петровича Горчакова, владевшего селом Пушкиным, и для владельца Красного Петра Андреевича Вяземского, но если первый из них был несентиментален, то в поэтическом наследии Петра Андреевича отыщется немало прочувствованных строф о русских проселках, вроде:

"Дорога лесом ли?
Такие кочки, пни,
Что крепче свой язык
К гортани ты прильпни" и пр.

Путешествующим по Кинешемке и сегодня повстречаются, за незначительными исключениями, те же памятники архитектуры, которые представлялись взорам вышеперечисленных классиков, — Никольская церковь села Тростина. Воскресенская — Карабанова, Успенская села Подольского и, само собой, красавица Богоявленская в Красном, а еще загадочные названия древних придорожных сел: Рубалдино, Тетеримово, Шолохово... Компатриоты, кстати, не сомневаются в том, что последнее из них на Волгу занесло с "Тихого Дона".

И еще немного о народной этимологии. Сто лет назад молодому священнику Ильинской церкви села Здемирова Александру Грудеву бессменный редактор "Костромских епархиальных ведомостей" Василий Иванович Строев от-

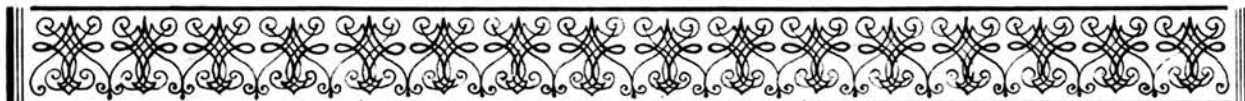
ветил следующее: "Автору хочется доказать, что село Здемирово, судя по наименованию его, стоит на месте заключения Россией или каким-то удельным князем с кем-то какого-то мира. Но с кем, когда заключен и в чем состоял мир, об этом в статье нет ни малейших сведений. Самое предположение о каком-то мире основывается только на созвучии слов: "Здемирово" и "здесь — мир" и на какой-то затерянной каменной плите с неизвестной надписью. Это отсутствие в статье определенности и более или менее положительных доказательств в пользу предвзятого предположения вынуждает Редакцию отказать в напечатании оной. Статья может быть возвраще-

на, если будут высланы четыре 7-коп. марки на пересылку".

Наибольшую популярность прибрежная дорога, протоптанная, по всей видимости, еще конницей монголо-татар в 1237-1238 годах, приобрела с основанием северной столицы и освоением Урала и Сибири и утратила, соответственно, с развитием речного и железнодорожного транспорта, и хотя почтовая гоньба левобережьем Волги вследствие частых и сильных ее разливов не осуществлялась с 1858 года, какой бы то ни было транзит прекратился только столетие спустя с подъемом уровня Волги, благодаря чему костромичи теперь вынуждены ездить в Кинешму через соседний областной центр.



Памятник В. С. Соколову на старом Кинешемском тракте.





Светлана КАТКОВА
Калерия ТОРОП

“...Только версты полосаты попадаютсЯ одне...”

Дорога. Бескрайние просторы России: леса, реки, переправы и ...полосатые верстовые столбы — точки отсчета пройденного расстояния. У станции, городка или на въезде в губернский город — шлагбаум, будочник. Таков был государственный регламент, подчеркнутый установкой гербовых орлов на уездных и губернских указательных столбах. И этот же регламент предписывал местному начальству на вверенной им территории следить за видом всех дорожных знаков, по ним проезжий мог сделать вывод о порядках в губернии.

В 1823 г., на втором году своей службы губернским архитектором, Петр Иванович Фурсов получил приказание от губернатора К. И. Баумгартена “осмотреть ветхости шлагбаумов при въездах с Костромы-реки и с Кинешемской дороги”¹. В итоге он представил смету на ремонт шлагбаумов и предложил построить новый въезд с реки Волги по Екатеринославской улице”².

Надо сказать, что при К. И. Баумгартене дела по благоустройству и украшению города делались быстро. Он вникнул во все дела и, очевидно, умело пресекал чиновничью волокиту. Уже через месяц из рапорта П. И. Фурсова узнаем, что ему выделено 1500 руб. из костромской казенной палаты на построение въезда³. Однако при начале работ выяснилось, что отпущенной суммы недостаточно. При рытье рвов оказалось: “земля та есть насыпная и слабая, на месте сем было некогда жилье, ибо открылись провалы погребов и колодезь и выступила значительная вода... непредвидимость... требует особого устройства, так как рвы под стену гораздо глубже, то и качество материалов требуется более против представленной сметы...”

Губернатор лично осмотрел производящиеся работы и последовало приказание “постройку немедленно производить настоящим порядком, как то требовалось: рвы рыть сколь возможно ближе до материка, показавшуюся воду отлить, провалы погребов и колодезь засыпать твердо с утрамбовкой, плотни-

кам положить лежни и под пирамиду вбить сваи, по забутовке оных бутовой камень класть защебенивая плотно, верхние ряды заливать известковым приском и таким образом приступить к кладке кирпичика и привести к окончанию надлежащим лучшим и прочным образом — по окончании всего представить всему оному ведомость”⁴.

Предписание сформулировано как один из пунктов договора и даже окончание о прочности постройки традиционно для подрядных договоров того времени. Это наглядное свидетельство того, как ответственно относились к каждой постройке, отсюда и ее долговечность. Выписки из ведомости на оплату разного вида работ при строительстве каменной стены с пирамидами при въезде в город со стороны реки Волги с Владимирского тракта у заставы на Екатеринославском прошпекте позволяют многое уточнить во внешнем виде въезда, характере использованных материалов и даже технологии работ, их оплате. “...Каменщикам за выведение вновь стен и пирамид по данному плану и фасаду с полукруглыми впадинами и сделанием сквозных перемычек с выступными замками и рустиков со сделанием кружал и опалубкою, за обрезку кирпича карнизного по данному шаблону для положения с обеих сторон стены с уступами вверх трех рядов карниз и два ряда по цоколю, равно и баз около двух обелисков с погонной сажени 25 копеек, по расходу 54 руб.; за штукатурку стен и пирамид со всех сторон с вытяжкой всех карнизов, отделкою напелных нозреватых рустиков и выступных замков — все оное сделать по данному шаблону фасада; за сделание двух имперских гербов из листового двух аршинного железа, обтянутого по прутковому железу, которое длины 2 аршина 14 вершков, вышины 1 аршин 10 вершков, окрашенных высокого мастерства живописью и вызолоченных со всех сторон червонным золотом корон, скипетра и державы с поставкою на место; за сделание под оные двух шаров точеных, обшитых толстым свинцом и окрашенных белою мас-

ляною краскою за три раза; за сделание восьми шаров, обитых обручным железом и окрашенных белою краскою за два раза для поставления над столбами; за постановку штырей как под гербы, так и под шары...”⁵.

Где установлены были еще восемь шаров? Скорее всего они венчали столбы-пилоны каменной стены — обычный прием для архитектуры классицизма.

На старой фотографии, запечатленной Московской заставу со стороны Волги, каменные стены и обелиски явно нуждаются в ремонте: отслаивается штукатурка, трещины испещрили стены, выветрился кирпич кладки, к стене примостились неказистые деревянные сарайчики, гербовый орел слева утратил державу⁶. Парадный въезд в город выглядит совсем не парадно. Шаров над столбами нет, когда они были утрачены, неизвестно, ремонтов было много.

В 1851 г. из рапорта губернского архитектора Н. Григорьева узнаем о проекте улучшения вида въезда на Молочную гору в г. Костроме по Московскому тракту, очевидно, подошло время ремонта⁷.

От причала к торговым рядам вела прямая, как стрела, булыжная мостовая во всю ширину проезда между обелисками. Небольшой уклон к левой стороне и выложенный камнем водосток направляли к реке ливневые воды. Это самая первая каменная мостовая в городе. Среди документов Городской думы 1794 г. есть предложение Владимирского и Костромского генерал-губернатора: “Уважая ревность, каковую костромское градское общество и частные жители оказывали сооружением знаменитого здания в двух каменных корпусах для гостинного двора, открытием площади с пристойными анбарами и лавками и построением многих частных каменных домов не обременяя в городе строением каменных мостовых..., но как нынче большая часть публичных строений воздвигнута... нахожу нужным дабы в нынешнее лето вымощена была улица, ведущая от реки Волги в город между двух корпусов гостинного двора и лежащая между ними площадь”⁸.





Что сделали в ответ на это предписание? Едва ли что-то успели. Во всяком случае, вопрос о постройке каменной мостовой возникает вновь в 1815 г. Губернатор предписывает Городской думе немедленно приступить к построению каменной мостовой вокруг гостинного двора на 10 сажен⁹. Мостовую все-таки построили, подправляли, вычищали... Она закончила свой век с устройством бульвара и асфальтового покрытия тротуаров и дорог.

С 1917 г. обелиски Московской заставы стояли без гербов. Несколько лет назад костромской скульптор В. Зайцев получил заказ: воссоздание государственных гербов над обелисками. И вскоре над обелисками засияли свежей позолотой двуглавые орлы. Как видим, они не отвечают авторскому замыслу П. И. Фурсова, но близки к прежде бывшим по масштабу.

П. И. Фурсову еще не раз пришлось заниматься верстовыми указателями. В 1828 г. он передает губернскому правлению "...планы и фасады указательным столбам, верстовым, при селениях, перекрестках, станционным, пограничным уездам и губернским и при переправах через реки, при участках дорог надолбы, барьеры круг столбов коих числом 12 экземпляров"¹⁰. Подобные работы выполнялись "сообразно высочайше апробированным образцам", но архитектор не только разнообразил формы, на вершинах столбов и ограждений, а подошел к заданию как подлинный художник, для которого мера и красота — главные критерии всякого дела. Долго ли эти малые архитектурные формы украшали костромские тракты, сказать трудно, дерево — материал недолговечный; повторяли их вновь или получили новый проект попоше? Возможно. Архивный чертеж прибавил еще одну черточку к биографии мастера.

Четыре года тянулось дело об устройстве въезда в город по луговой дороге. Первым забил тревогу полицмейстер Кронер, сообщив губернскому предводителю дворянства С. Татищеву, что "... при въезде в город по Московской дороге левая стена каменного шлакбаума совершенно разрушилась, а с правой стороны столп и стена угрожают падением"¹¹.

Губернское правление отправило на обследование ветхостей инженер-майора Львова вместе с полицмейстером. Они уточнили, что пилоны не каменные, а деревянные, оштукатуренные и предложили их сломать. Правление, "сообщая о сем строительной комиссии, просит оную составить смету на устройство" каменных колонн меньшей величины против прежних"¹². Губернский архитектор Худоровский рапортует о составлении им проекта, а из пояснительной записки инженера-полковника Максимова выясняется, что "почтовый тракт по луговой стороне... ныне уничтожен, а проект составлен, когда тракт существовал... неизвестно, потребуется ли устройство оных ворот. До 1850 г. денег на устройство ворот нет"¹³.

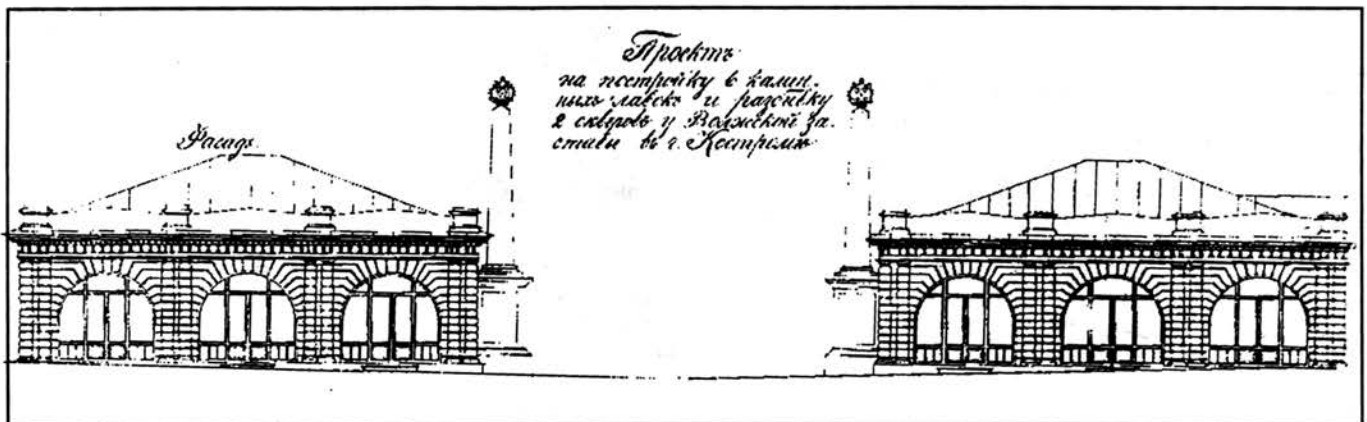
Въезд в город с луговой дороги (от Ярославля) больше не восстанавливался. О прежней дороге на Москву до 1923 г. напоминало название улицы Московская (ныне Островского) да памятная доска на Зеленой башне Ипатьевского монастыря, где упоминается, что "сим местом изошел на царство Московское" Михаил Федорович, первый царь династии Романовых. В марте 1613 г. царский поезд тронулся в Москву по луговой дороге.

Множество мелких речек, ручьев и оврагов пересекали главные улицы города, заставляя губернских архитекторов устраивать мосты. Сейчас костромичи даже не подозревают о существо-

вании их в самом центре города: на Кинешемской (Советской) подле дома князя Вяземского и на Московской (Островского) подле несуществующей Симеоновской церкви. План и смету моста через овраг, называемый Сулою, в 1830 г. представил на утверждение губернатору П. И. Фурсову¹⁴. В 1831 г. губернское правление передало П. И. Фурсову проект на проверку и заключение по мосту у дома Вяземского. Он счел необходимым "конструкцию предполагаемого нового устройства моста проверить на месте с натурального, принимая в основание главнейшее: состояние и свойство грунта земли, а также сообразно ли оно будет с местным положением и другие сопряженные с сим обстоятельства как в ныне существующем виде, равно и с Высочайше конформированным на губернский город Кострому планом.. существующий мост и площадь, где находится пруд, не приведены еще в надлежащее регулярство и построенный мост находится к одной стороне прижавшись, а не посредине, равно и лицевые линии улицы и площади совершенно сбиты, почему сняв с природы план местоположению, назначил на том и следуемые быть сообразно Высочайше конформированному плану. Через сие открылось, что в расположении коего моста... надлежит сделать перемену и смету тоже надо исправить"¹⁵. Завершение работ по мосту велось уже при другом архитекторе.

В 1857 г. губернская строительная комиссия поручила инженер-поручику Давыдову выполнить работы по устройству ворот и шлакбаумов в г. Костроме¹⁶.

Наибольшие преобразования Московской заставы произошли в связи с подготовкой юбилейных торжеств в 1913 г.. Ожидая приезда царского семейства, город прихорашивался. Губернский архитектор Н. Горлицын составил



Проект Волжской заставы в Костроме. Архитектор Н. И. Горлицын. 1911 г.

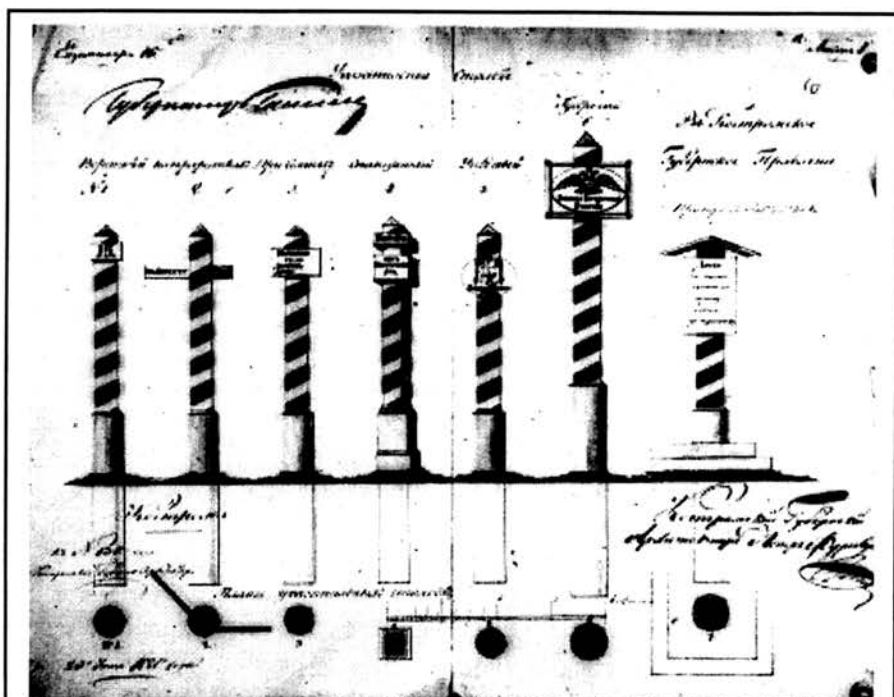




“Проект на постройку шести каменных лавок и разбивку двух скверов у Волжской заставы”¹⁷. Взамен караулен были выстроены лавки с большими стеклянными витринами, повторившими арки стены. От Фурсовского проекта остался волжский фасад. Впрочем, как принято было в Государстве Российском в те времена, Фурсов должен был следовать высочайшим рекомендациям. Уезжая из Москвы, путник видел заставу с обелисками, караульни, при въезде в Кострому его встречали походящие обелиски и кардегардии.

К 850-летию Москвы решено воссоздать старые заставы как отметки исторических границ города. Костроме тоже бы следовало привести в порядок главные ворота города, лавки и амбар Третьякова.

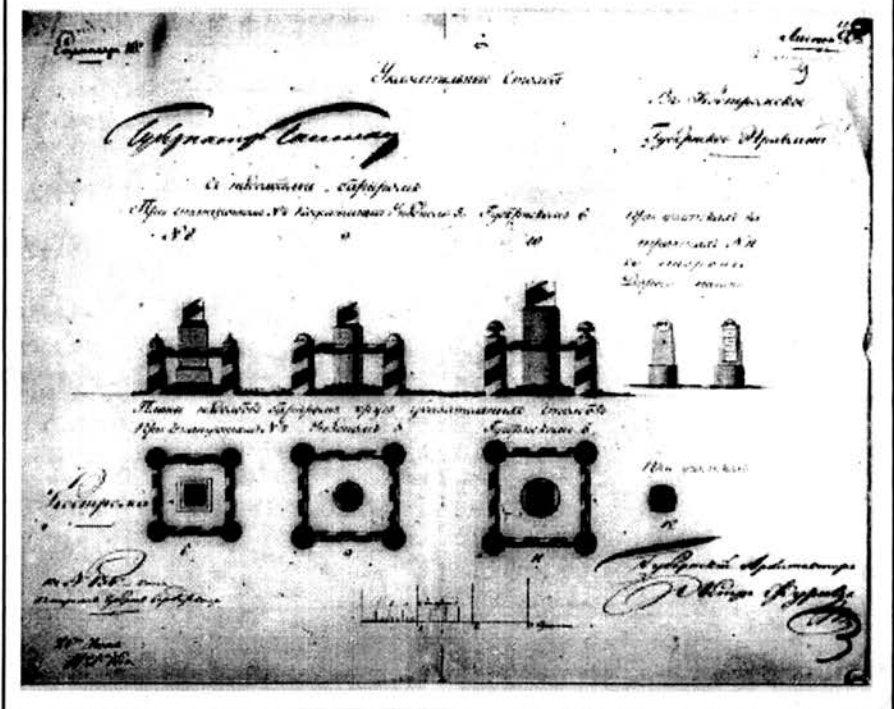
Сейчас неплохо бы вернуться к проекту Н. Горлицына с его сквером перед стенами, что могло бы сделать площадку местом отдыха горожан. Может, вернуться бы сюда прогулочные катера и как прежде потянулись бы горожане с малыыми детьми на воскресную прогулку на теплоходике до железнодорожного моста или Ипатьевского монастыря. А вечером почему бы не устраивать концерты, танцы. А пока запустение...



Указательные столбы. Проект П. И. Фурсова. 1828 г.

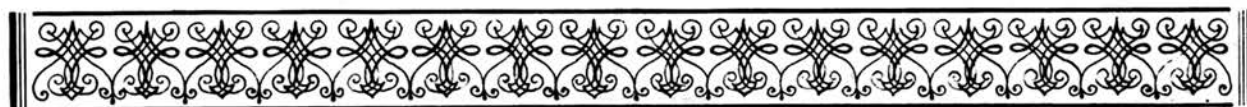
Снимок сверху: 1. верстовой; 2. на перекрестьях; 3. при селениях; 4. стационарный; 5. уездный; 6. губернский; 7. при переправах через реки.

Снимок внизу: надолбы и барьеры при столбах: 8. при стационарном № 4; 9. пограничных; уездном № 5; 10. губернском № 6; 11. при участках на трактах со стороны дороги и пашни; 12. при участках.



Статья подготовлена по архивным материалам. Выписки К. Г. Тороп 1963 — 68 г. Сноски на дела даны по номерам того времени.

1. ГАКО. Ф. 133. Оп. 3. Д. 7665-а. 1823 г.
2. Там же. Л. 3.
3. Там же. Л. 8.
4. Там же. Л. 12об.
5. Там же. Л. 14 - 15.
6. Гос. научно-исследовательский музей архитектуры им. А. В. Шусева. Инв. № 27753.
7. ГАКО. Ф. 176. Оп. 1. Д. 452. 1851 г.
8. ГАКО. Ф. 497. Оп. 2. Д. 25. 1794 г.
9. ГАКО. Ф. 133. Оп. 9. Д. 1479. 1815 г.
10. ГАКО. Ф. 134. Оп. 10 (доп.). Д. 21. 1828 г. Л. 1.
11. ГАКО. Ф. 133. Оп. 5. Д. 9956. Л. 57. 1846 г.
12. ГАКО. Ф. 176. Оп. 1. Д. 206. Л. 2. 1846 г.
13. Там же. Л. 48, 48об.
14. ГАКО. Ф. 497. Оп. 2. Д. 434-а.
15. ГАКО. Ф. 133. Оп. 22. Д. 866.
16. ГАКО. Ф. 176. Оп. 1. Д. 866. 1857 — 1858 гг.
17. ГАКО. Ф. 1369. Оп. 4. в. Д. 33. Л. 1. 1911 г.





Костромской листок

Газета "Костромской листок" начала выходить с 15 октября 1898 г. взамен "Костромского листка объявлений", издаваемого П. И. Андрониковым с 1882 г. Редактором-издателем его стала Татьяна Павловна Андроникова-Покровская, "продолжившая дело своего отца". Газета была заявлена как литературная, политическая и общественная. Вначале выходила 3 раза в неделю (воскресенье, вторник, пятница), затем ежедневно. Редакция располагалась в Костроме, на Марьинской улице (ул. Шагова, д. 5/7). В первой редакционной статье было сформулировано кредо газеты: "Задачи наши не широки. Нам нужно знать только нас самих, наши нужды, наши желания, наши силы в пределах одной нашей губернии."

...Поэтому, первая и главная задача наша — составить, так сказать, наш инвентарь: все хорошее, так же как и дурное. В этом деле мы большие надежды возлагаем на наших уважаемых читателей. Итак, с Богом вперед! Света, света, побольше света!". В газете находили место правительственные распоряжения, телеграммы из разных уголков земли,

местная и судебная хроника, городские и земские дела, фельетоны, письма в редакцию, справочные и рекламные материалы.

В таком виде "Костромской листок" просуществовал до 1905 г., все более становясь в оппозицию к существующему режиму. Это не могло не вызвать недовольствие местных властей, и с января 1906 г. газета была закрыта. Взамен "Костромского листка" Т. П. Андроникова сразу же начала издавать "Костромской голос". Подобная смена названий повторялась еще не раз: "Костромская речь" сменила запрещенный "Костромской голос", а ее в свою очередь заменила "Костромская газета" и т. д.

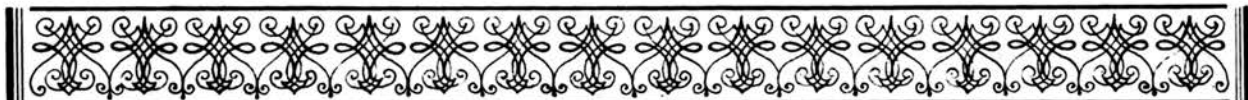
Вот что писала сама Т. П. Андроникова в обращении во ВЦИК в 1930 г.: "... я — активный участник Первой революции. Но не в этом я полагаю свою главную заслугу, а в том, что, при тяжелом положении подцензурной провинциальной печати, я в течение долгих лет господства мрачнейшей реакции защищала принципы и лозунги революции".

Наталья ДРУЖНЕВА.



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО
ДЛЯ КОСТРОМЫ
в аптекарском магазине
Я. Ф. Лесина

Цена коробки в 1 ф. 25 к.
Оптовым покупателям дается известная
скидка. 2062—1





Село Урень Варнавинского уезда

Крещенская ярмарка, бывшая в селе Урени, оказалась настолько тихой, что местные старожилы не запомнят такой. Может быть, предвидя такое безденежье, и торговцы собрались на ярмарку в ограниченном числе, и сбыт привезенных товаров, как-то: мяса, меду, льна и мучных продуктов, был плохой. Бойчее проводилась торговля лошадьми, купленными будто бы для английской армии, цены на них стояли от 20 до 55 р.

Ярмарка не обошлась без краж и без мошенничества: один из крестьян отвязал чужую лошадь и уже продал ее за 50 р., но денег получить не успел. Любители легкой наживы в ночь на 4 января напали на одного крестьянина, возвращавшегося с ярмарки, и отняли у него 84р. Воровали и ночью на постоянных дворах, а содержатели этих дворов между тем преспокойно торговали вином, чем вытаскивали последнюю копейку из рук пришедшего на ярмарку люда.

К. Л., 1902, 13 января.



РОБЕРТЬ ЛЕНЦЪ

прибыль въ г. Кострому

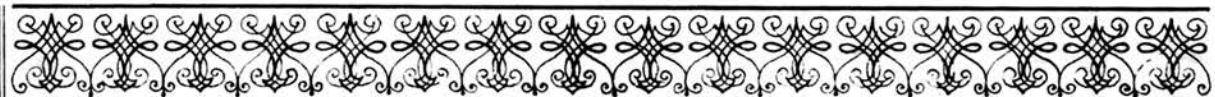
ПРИВЕЗЪ МНОГО ПОВОСТЕЙ

Первое представлѣніе дано будетъ въ Городскомъ театрѣ

во вторникъ 12 января.



3264—0





Первой величайшей табачной махорочной фабрики
подъ фирмою „Балнанская Звѣзда“

И. Н. Дунаева въ Ярославль
Извѣщеніе.

Издача табаку производится только фабрикою подъ фирмою „Балнанская Звѣзда“ съ 1-го января 1902 года. Мелкіе контрафакты наклеиваются на 1, 10, 20, 50, 100 и 200 штук. ПРОСЛАВА ВЕДЪ. Фабрика И. Н. ДУНАЕВЪ. 1902-11-1

Село Темта, Варнавинский уезд

Крестьяне с. Темты подали костромскому губернатору жалобу на то, что арендатор уренской площади Михеев взимает с приезжающих по земско-почтовому тракту крестьян-торговцев незаконные поборы, а жители с. Уреня, заинтересованные в том, чтобы доходность их площади была возможно более высокой, оказывают арендатору всяческое содействие.

Начальник губернии поручил помощнику варнавинского исправника по этой жалобе произвести дознание. Спрошенный помощником исправника урядник Барышов показал, что торговцы неоднократно заявляли как ему, так и становому приставу г. Потапову о взимании с них Михеевым незаконных поборов за места на почтовом тракте и во время Никольской, и во время Крещенской ярмарок.

Г. пристав стал оправдываться тем, что письменных заявлений к нему не поступало. Нельзя не признать таких доводов странными, особенно если принять во внимание, что торговцы — народ большею частью безграмотный.

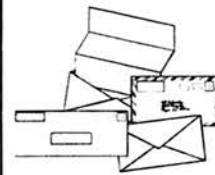
К. Л., 1905, 2 марта.

Молвитинский тракт

В настоящее время уездная земская управа энергично принялась за исправление молвитинского тракта. В участках, не законченных ремонтом, сделаны удобные временные объездные пути, кроме того, устроены спуски воды от боковых канав в тех местах, где вода выступала на полотно, которое расчищается до надлежащей ширины. В параллель к этому идет успешная заготовка камня и песка для мощения. Очевидно, управа только теперь вполне уяснила себе постановление губернского земского собрания прошлого года.

К. Л., 1898. 27 ноября.

Нам пишут



Из села Буякова Костромского уезда о странных и вовсе нежелательных порядках, существующих в Андреевском волостном правлении. Оказывается, что обыватели соседних сел и деревень, выписывающие газеты и журналы через это волостное правление, имеют не совсем приятное удовольствие насладиться чтением их не прежде как газеты побывают в двух или трех руках из местной администрации. Кто знает, с каким нетерпением в наших захолустьях ожидается каждый приход почты, получаемой во многих местах один раз в неделю, тот легко поймет всю досаду обывателей на такую задержку в передаче корреспонденции по назначению. Бывает, прибавляет сетующий на такие порядки корреспондент, что пропадают бесследно не только газеты и журналы, но и приложения к ним, из-за которых нередко выписывается газета и журнал.

К. Л., 1902, 31 мая.

ДѢТСК. МОЛОЧНАГО МУКА НЕСТЛЕ



ДЛЯ ВОСКАРМЛИВАНІЯ ГРУДНЫХЪ ДѢТЕЙ
СУРРОГАТЪ МАТЕРИНАГО МОЛОКА
ЦѢНА ЖЕСТЯНКИ 1 р. 50 к

СГУЩЕННОЕ МОЛОКО НЕСТЛЕ
ЦѢНА ЖЕСТЯНКИ 1 руб. 10 коп.

Единственный агентъ. Для всей Россіи *Александръ Венцель*

Оптовый складъ въ Центральномъ депо перевязочныхъ и хирургическихъ матеріаловъ Торг. Дома АЛЕКСАНДРЪ ВЕНЦЕЛЬ въ Петербургѣ, Гершкова, 33.
Въ г. Костромѣ можно получить у Г. Грунау, И. Пржеголенко.



Дорожные мелочи и происшествия

НЕУРЯДИЦЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

*Картинки "Путешествия
из Судиславля в Кострому"
(не по Радицеву)*

Часто повторявшиеся нарушения в порядке движения автомобилей и порча последних явно свидетельствует как о непригодности дороги, так и о недоброкачественности самих-то машин, а может быть, и о нерадении шоферов.

Так, например, весной, в текущем году, между городами Костромою и Судиславлем стали курсировать автомобили компании Трофимова и Киселевых, для которых даже был установлен особый график.

Вследствие частой порчи машин автомобильное движение стало прерываться и вскоре суждено было ему прекратить свое существование. Затем, по истечении некоторого времени, на смену "без автомобилью" явился новый автомобиль фирмы "Гелиос", но и его постигла вскоре участь, заставившая его

сойти со сцены, так что ныне для обслуживания Судиславско-Костромского тракта остался один лишь автомобиль фирмы Давыдова — "вне конкуренции", — который ездит только по особенному заказу, то есть редко, да метко...

Для иллюстрации опишем путешествие автомобиля "Гелиос", совершившееся 16 июля.

В шестом часу вечера судиславцы, спешившие доехать до Костромы, разместились в кибитке, установленной на автомобиле, и, благословясь, двинулись в путь под звуки трубы шофера, напоминающей звериный рев и пугающий лошадей, вследствие чего не мало встречавшихся на пути и метавшихся лошадей порвало сбруи и поломало оглоблей у телег, а автомобиль, шофер и пассажиры немало наслышались по своему адресу брани. Одна из лошадей, вскочивши с дорожной насыпи, перевернула телегу, отчего рассыпался алебастр и поломалась ось.

Не мало пострадал и автомобиль. Одних колесных шин на 120 рублей

изодралось и части машины вследствие недостатка бензина и воды перегорели, о чем дал знать удушливый запах, исходящий от автомобиля и заставивший двух пассажиров, не доезжая трех верст до города, выйти и отправиться пешком, что и позволило пешеходам прибыть в Кострому в одиннадцать часов вечера, но все-таки раньше автомобиля и своих попутчиков.

Как все это не печально, но надо надеяться, что со временем пионеры автомобильного дела выйдут победителями из этого хаоса неурядиц и движение сделается нормальным.

Омикрас.

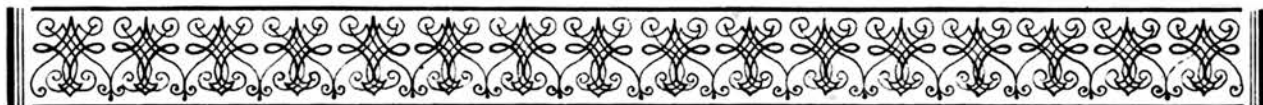
Костромская жизнь.
1913.-№ 158.-24 июля.

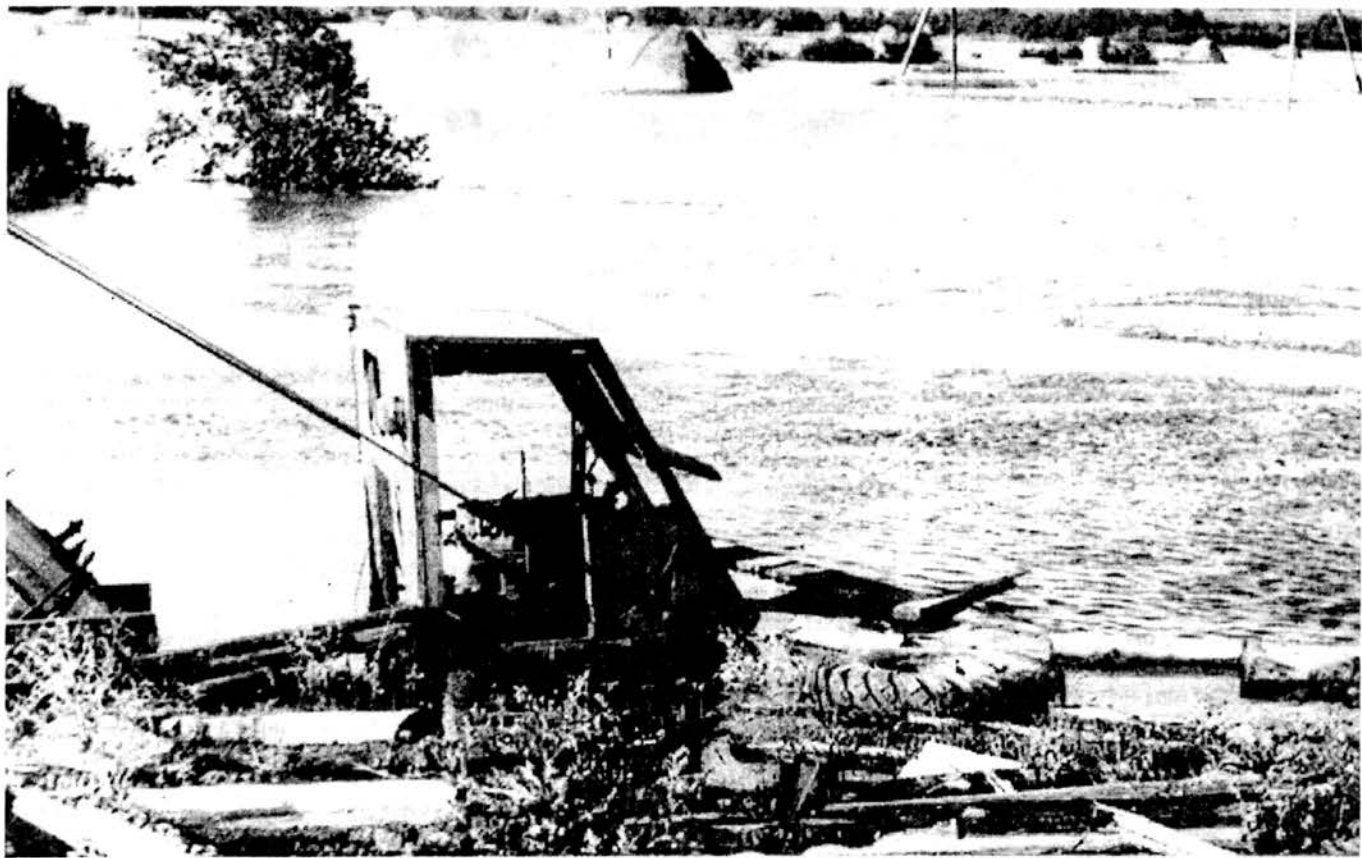
РЕКЛАМА

Автомобильный гараж С. С. Давыдова в Костроме. Пассажирское сообщение Кострома-Судиславль. Автомобильное движение по г. Костроме и за городом. Место отправки и прихода машин Павловская ул., с. д. № 13. Тут же имеется для пассажиров специально



Окраина с. Павино. У придорожной чайной. 1950 г. Фото Г. Белякова.





“Русские дороги”. Фото Г. Белякова. 1990-е гг.

выстроенный павильон. За справками прошу обращаться в автомобильную контору, Павловская ул., д. № 13, С. Давыдова в Костроме, телефон № 3-16.

Поволжский вестник
1915.-19 апреля. С. 3.

ОБ АВТОМОБИЛЯХ

Около 8 часов вечера, 14 июля, по Дмитриевской улице ехал на водокачку за водой работник от подрядчика малярных работ с Марьинской улицы Григорьева К. Андреев. Около Сенной площади его настиг автомобиль, шофер которого, видя, что лошадь Андреева сильно пугается шума машины, все-таки хода не убавил, а пролетел мимо полным ходом, лошадь, испугавшись, понесла и сбросила с дрог бочку и сидевшего на ней Андреева, который благодаря лишь только случайности отделался ушибами головы, ног и груди.

Бешеная езда по городу строго воспрещена извозчикам и, думается, что автомобили в этом случае не имеют права рассчитывать на исключение.

Костромская жизнь.
1913.-16 июля.-№ 152.-С. 3.

ЖЕРТВА АВТОМОБИЛЯ

13 мая, около 11 час. вечера, по Русинной улице проезжал серый автомобиль, управляемый нижним воинским чином. Навстречу автомобилю ехал на лошади извозчик Соловьев. Он, по-видимому, не заметил быстро мчавшегося автомобиля и не свернул своевременно в сторону. Лошадь, испугавшись автомобиля, когда он совсем уже приблизился, бросилась в сторону и почувствовав свободу — Соловьев, не будучи в силах удержать возжи, опустил их — понесла, но по дороге споткнулась и сломала себе ногу. Соловьев, когда упала лошадь, хотя и слетел с козел, но ушибов не получил.

Костромская жизнь.
1913.-№104.-16 мая.С. 3.

ЯКОВЛЕВСКОЕ (Нерехтского уезда)

11 февраля урядник Е. Н. Доброправов, проезжая базарную площадь с головокругительной быстротой, сшиб годового, который тащил в ночлежную

камеру для отрезвления крестьянина Тихомирова.

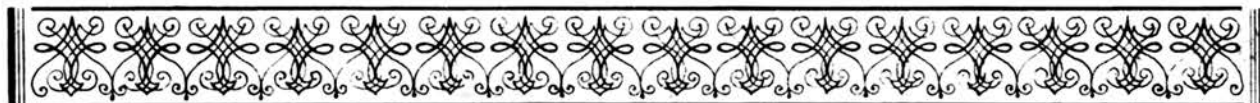
Тихомиров был пьян до безчувствия, у Тихомирова ноги задели за полюзя полицейских саночек и в таком состоянии урядник протащил его на расстоянии более 100 саж. Тихомирову была подана скорая медицинская помощь в таком виде: сначала Тихомирова повезли в Земскую лечебницу, где его не приняли. Изувеченного везут в больницу К. А. Симоновой и Дородновых, отсюда в больницу тов-ва С. Сидорова...

Путешествие сопровождается толпой зевак.

Медицинская помощь была подана в больнице т-ва С. Сидорова. При медицинском освидетельствовании у Тихомирова оказалось: проломлена лобная кость черепа, переломлена слезная косточка, ссажена кожа на лице, в особенности около глаза, на спине и центральной части тела.

Поволжский вестник.
1911.-№1406.-1 марта. С. 2.

Публикация
Марины НЕДОМАРАЦКОЙ.





Лариса СУЗИНЦЕВА

ЗЕМСКИЕ ДОРОГИ

Земства, вызванные к жизни Положением 1 января 1864 г., создавались "для заведывания делами, относящимися к местным хозяйственным пользам и нуждам...", которые, составляя потребность преимущественно местных жителей, имеют в то же время и государственное значение". Суть реформы была проста: часть средств, собранных на местах, не отправлялась в столицы, а оставалась там же, в распоряжении местного (губернского или уездного) земского собрания, и жители, избранные в число гласных, решали, на что эти средства израсходовать. Управа, избранная гласными, эти деньги расходовала в соответствии с составленными сметами и постановлениями собрания.

И все же земские собрания не были абсолютно свободными в своем выборе: все расходы были поделены на обязательные и необязательные. К первым относились содержание местных органов власти, полиции, жандармерии, а также этапная, квартирная и дорожная повинности, ко вторым — народное здравие и образование, некоторые другие.

Между тем, вопреки всем положениям и инструкциям, любимыми дети-

щами земских деятелей с самого начала стали именно образование и здравоохранение, их холили и лелеяли по мере сил и поступления средств. Там все было ясно: школы, учителя, больницы — для него, для народа, они приближают Россию к цивилизации, способствуют прогрессу.

Дороги, расход на которые входил в число обязательных, наверное, никогда не были для земцев делом любимым. Да и что такое российская дорога? Разъезженные колеи, залитые осенним дождем? Валяющиеся рядом поломанные оси?..

Но куда от них денешься — без дороги к деревне не проедет врач, учительница останется отрезанной от всего мира, а ведь для человека светской культуры общение было не просто передачей информации, но и возможностью реализовать себя, соотносить себя с другими... Крестьянские промыслы — еще одно направление земской деятельности. Но и они требуют хороших дорог: без них не подвезти сырье, не сбить изделия.

Так и получалось, что это нелюбимое дорожное дело становилось ключом к успеху в других областях.

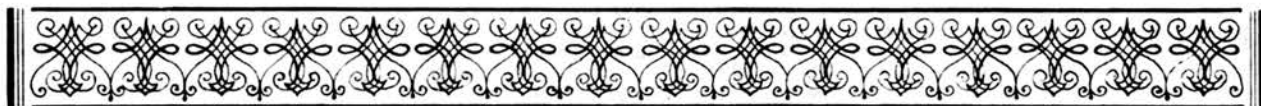
Костромская губерния, при всей ее обширности, дорог почти не имела, несмотря на все усилия предшественников земства. Незадолго до земской реформы, в конце 1850-х гг., автор статистического описания губернии Я. Крживоблоцкий, объяснял это так: "...здесь почти нет путей, вполне и всегда удобных для проезда обозов и перевоза тяжестей. Причина этого заключается отчасти в дурной и неудобной починке дорог натуральной повинностью; но главное зависит от самого характера местности и грунта земли в губернии; дороги проходят или по сыпучему песку, или по глинистому грунту, и в дождливое время становятся вязкими; кроме того, дороги почти по всем направлениям перерезываются множеством рек, речек и ручейков, широко разливающихся в весеннее время, и поэтому сносящих мосты и образующих на дорогах рытвины и обвалы. С началом таяния снегов езда по всей губернии недели на три почти совсем прекращается или по крайней мере становится опасною".

Результатом такого положения было полное отсутствие шоссейных дорог в губернии, положение было столь тяжелым, что казалось безнадежным. Костромское губернское земство было одним из немногих в России, где дорожные работы с самого начала реформ почти тридцать лет оставались натуральной повинностью жителей². Это значит, что жители окрестных сел и деревень каждую весну, как только спадет весенняя вода на ручьях и реках, проклиная свою судьбу, выходили чинить мосты, ровнять рытвины и засыпать образовавшиеся промоины. Следующей весной все повторялось снова, и казалось, что этому не будет конца.

Вот цитата из доклада управы одному из первых земских собраний Костромского уезда: "Везде образовались промоины, сделавшие проезд невозможным, как, например, на горах под селом Андрейковым и д. Иконниковым, а в топких местах земля весной растворяет-



На строительстве земских дорог. Фото А. А. Макаревского. Начало XX века.





ся до такой степени, что лошади вязнут, без преувеличения, по самую грудь и экипажи приходится вытаскивать народом — это на гатях Дровинской, Володинской и Репьевской”³.

Тем не менее и в этой области удалось сдвинуть дело с мертвой точки, правда, произошло это не по местной инициативе. 12 июля 1889 г. были образованы некоторые учреждения, созданные для проведения крестьянской реформы, — и расходы эти были изъяты из числа обязательных в земском бюджете законом 1 июня 1895 г.⁴ Средства, которые прежде шли на содержание мировых судебных учреждений, статистических комитетов и пр. теперь предписывалось положить в основу специального дорожного капитала и расходовать только на дороги, имеющие “важное значение для экономической жизни края”⁵. Мелкие поправки дорожного полотна, как и прежде, необходимо было производить за счет местных бюджетов.

Создание дорожного капитала позволило земству перейти от латания прорех к составлению стратегических программ строительства новых дорог и капитального ремонта и улучшения уже существовавших. Каждый уезд должен был составить план дорожных улучшений, разработать проекты и сметы⁶. На основании этого предполагалось составление общегубернского плана, который, в свою очередь, должно было подвергнуть экономической и технической проверке. Только после этого выделялись средства на конкретные работы.

Однако возможности дорожно-технического комитета, существовавшего при губернской управе, были еще слишком незначительны. Не хватало специалистов, не было и средств на их подготовку или приглашение из других мест. Да и сам дорожный капитал был еще невелик — он ведь по-прежнему формировался за счет местных поступлений, которые постоянно запаздывали.

На одном из земских собраний было сказано: “Вообще девиз нашего губернского земства известное изречение: шаг за шагом, а все и всегда вперед (за некоторыми исключениями, конечно)”⁷. Пришло время, и дорожное дело перешло из разряда исключений в число правильно функционирующих направлений работы земства. И пусть поначалу ре-

зультаты отнюдь не поражали воображение, но “шаг за шагом” дело пошло.

Так, костромское уездное земство ходатайствовало о выделении средств из специального дорожного капитала на исправление Молвитинского тракта, доклад был принят земским собранием 1897 года, а уже осенью 1897 г. “Костромской листок” отметил: “В настоящее время уездная земская управа энергично принялась за исправление Молвитинского тракта. В участках, не законченных ремонтом, сделаны удобные временные объездные пути. Кроме того, устроены спуски воды от боковых канав в тех местах, где вода выступала на полотно, которое расчищается до надлежащей ширины. В параллель к этому идет успешная заготовка камня и песку для мощения”⁸.

Большие надежды возлагались на железные дороги — казалось, они будут хорошей подмогой грунтовым дорогам. На деле оказалось, что подъездные пути к железнодорожным станциям выходили из строя гораздо быстрее, чем обычно — ведь грузооборот увеличивался в несколько раз, увеличивалась и нагрузка на дорожное полотно. Костромская пресса живописала досаду путешественников, не всегда имеющих возможность добраться до поезда: “Подъехать к станции не так просто, как кажется: легко сломать не только экипаж, но даже ребра и голову. Так хороши объездные пути, устроенные г. г. строителями, что всякий едущий невольно молится: Помози, Господи, живым доехать. А доехав, благодарит Бога за спасение от смерти, или, самое меньшее, от увечья... Видишь станцию — огни, видишь идущий поезд, а сам сидишь в грязи, дожидаясь, когда выташат увязших лошадей и экипаж”⁹.

Прошло почти десять лет, пока решились поставить вопрос о дополнительном сборе средств с тех, кто перевозит грузы по железным дорогам — чтобы пустить эти деньги на ремонт подъездных путей¹⁰. Сбор получил название “попудного”.

Тем не менее, несмотря на все положительные изменения в земском дорожном хозяйстве, “ни одна область земского хозяйства и ведения не подвергалась и не подвергается таким сильным критическим сетованиям, как пути сообщения и исправление грунтовых, почто-

вых и торговых трактов”¹¹. Специальные комиссии создавались для проверки жалоб на вроде бы исправленные дороги, ставился традиционный русский вопрос — кто виноват? Глинистый грунт? техника? рабочие? Дело в том, что сам специальный дорожный капитал находился в руках гласных губернского земства, которое утверждало проекты работ и смет, специалисты-техники решали, каким способом исправлять дорогу в конкретном месте — и они же контролировали качество исполнения, а само ведение дела, поиск подрядчиков и работа с ними находились в руках уездных земств.

Неторопливо велись работы, а жители Костромской губернии мечтали о том, чтобы исправление дорог было фундаментальное, “...чтобы по нашим большим дорогам наконец можно было ездить во всякую пору года, и чтобы исправления хватило, по крайней мере, хотя бы до того времени, как накопится новый капитал для их исправления”.

Одним из вариантов решения этой проблемы казалось содержание техника, отвечающего за дороги в каждом уезде, — хотя бы по одному на уезд. То, о чем мечталось в 1898 году, обрело реальные очертания в 1911: при подготовке прошедшего в этом году второго съезда земских техников Костромской губернии было предложено в каждом уезде иметь одного, как минимум, техника (а лучше двух), при каждом из которых должен состоять чертежник и два десятника, (при двух техниках — пятеро десятников)¹².

Срочно потребовалось большое количество специалистов, и земства (особенно уездные) стали направлять своих представителей на всевозможные курсы, в специальные учебные заведения, оплачивая учебу за счет уездов. Иногда на учебу направлялись рабочие, уже имевшие опыт дорожного строительства. Само по себе проведение съездов технических специалистов в губернии говорит не только о росте их числа, но и о стремлении привлечь специалистов к решению проблем содержания и строительства дорог.

Одним из предложений второго съезда техников, внесенным, кстати, не техником, а заведующим оценочно-статистическим отделением губернского земства Н. И. Воробьевым, было предложе-





ние о пересмотре всей системы исследования дорожного хозяйства. Если раньше выделяли дороги 1-й очереди, в число которых "вошли места безусловно не годные для проезда, попросту говоря, непролазные", второй очереди — "плохие, но все-таки еще терпимые" и, наконец, третьей очереди — те, "улучшение которых желательно, но без большого ущерба для удобства и передвижения может быть и не сделано"¹³, — то, по предложению Н. И. Воробьева, следовало провести исследование не только технического состояния полотна, но и экономической целесообразности их ремонта.

С присущей земцам методичностью началась долгая и кропотливая работа. Губерния была разбита на небольшие участки (их оказалось 445 на всю губернию), в каждой были собраны данные о населении, землевладении, скотоводстве, определен грузооборот — какие товары ввозятся, какие вывозятся на различные рынки сбыта, составлены

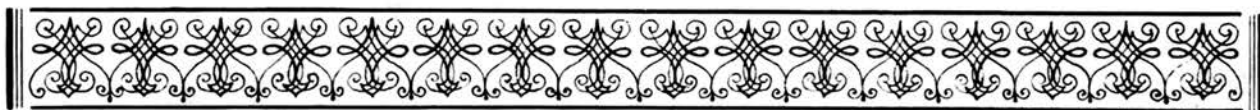
таблицы, рассчитана грузонапряженность. Все это было опубликовано в трех выпусках под названием "Краткая характеристика грунтовых дорог Костромской губернии" (Кострома, 1912), которые были разосланы во все уездные управы для уточнения и проверки. Уже с учетом внесенных поправок Н. Е. Верховский написал фундаментальное исследование "Грунтовые дороги Костромской губернии", вышедшее двумя выпусками в 1914—1915 г.г., несмотря на начавшуюся Первую мировую войну.

Бесстрашно глядя в реальное положение вещей, далекое от идеала, Н. Е. Верховский не просто проанализировал сложившуюся ситуацию, но и создал все условия для перспективного планирования в области дорожного ремонта и строительства. Но в 1918 году земства были разогнаны новой властью, рациональная сеть, столь привычная земским органам самоуправления, так и не была составлена...

1. Крживоблоцкий Я. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Костромская губерния. СПб., 1861. С. 79.
2. Доклады Костромской губернской земской управы к очередному Губернскому земскому собранию 1913 года. По дорожному отделению. (Далее — Доклады.) Вып. 1. Кострома, 1913. С. 28.
3. Краткий очерк деятельности Костромского уездного земства к пятидесятилетию его существования. Кострома, б. г. С. 28.
4. Веселовский Б. История земства за сорок лет. Т. 1. СПб, 1909, С. 241.
5. Доклады... сессии 1897 года. Ч. 1. Кострома 1897. С. 31.
6. Там же. С. 71.
7. Костромской листок (далее — КЛ). 1898. № 20. 4. XII. С. 2.
8. КЛ. 1898. № 17. 27 XI. С. 2.
9. КЛ. 1898. № 24. 13 XII. С. 3.
10. Доклады... сессии 1909 года. Кострома, 1909. С. 4—16.
11. КЛ. 1898. № 23. 11 XI. С. 2.
12. Доклады... сессии 1911 г. По дорожному отделению. Кострома, 1911. С. 27.
13. Архангельский И. Сметы на улучшение трактов в Костромском уезде. Кострома. 1902. С. 153—154.



Сельская дорога (с. Погост бывшего Нерехтского уезда). Фото Г. Белякова. 1990-е гг.





“В карете прошлого далеко не уедешь...”

(Воспоминания о путешествиях и дорожные записки)

В карете прошлого далеко не уедешь... Однако предки наши умудрялись ездить в каретах, бричках, тарантасах, телегах, и порою очень далеко. Мир казался (или был?) достаточно замкнутым. Для многих он кончался сразу за деревенской околицей. Поездка за пределы уезда или губернии была событием, а путешествие в Москву или Петербург — весьма длительным и хлопотливым предприятием.

В столицы вели костромичей дороги по делам службы, “по нуждам мира”, на поиски работы, на учебу. Паломники добирались до Киева и Соловков, до Афона и Иерусалима. Дороги размыкали границы традиционного мира, знакомили с иной действительностью, иным жизненным укладом. Они подчас становились самыми яркими жизненными впечатлениями, о которых нам повествуют путевые очерки, дорожные заметки, воспоминания и письма.

“От Бадена Швейцарского до Галича Костромского”

Таким путем ехал в конце 19 века известный публицист Владимир Поссе. Проехав европейские и русские столицы, минуя губернский город Кострому, он оказался на Галичском тракте. Свои незабываемые ощущения он описал в путевых очерках и опубликовал их в популярном журнале “Книжки недели” в 1895 г.¹

Владимир ПОССЕ

Галичский тракт

“Несколько лет назад я бродил по национальным дорогам Франции, удивлялся превосходному их состоянию (ни колеи, ни ямки, точно полотном устланы, и сожалел, что это удобство, это богатство пропадает даром: по этим дорогам почти никто не ездит, так как железные пути бегут рядом с ним и во все уголки Франции. Проезжая в этом году по Галичскому тракту, я был поражен бойкостью движения по нем и в то же время страдальчески ощущал колеи, ямы, ухабы и прочие орудия пытки этой дороги.

Один иностранец, которому, как и мне, пришлось сделать по Галичскому тракту около 100 верст, вспоминал об этом ужасном событии с нервной дрожью в голосе, со слезами на глазах. И действительно, каково было его бедным иностранным костям, если и мне — русскому, — казалось, когда я в первый раз

совершал галичское путешествие, что черт, и притом такой же беспощадный, как изображен на фреске Ипатьевского монастыря, схватил мое брненное тело в свои мускулистые лапы и всеми силами старался вытряхнуть из него душу: то размахивал он его широко и отрывисто, так ударяя его головой и другими частями о кибитку, что и кости, и кибитка трещали, то ожесточенно тряс его “мелкой дробью” так, что зубы стучали и дрожало каждое мышечное волокно.

А жаль, что нельзя спокойно радоваться открывающимся кругом видам. Виды — веселые, красивые. Лесов здесь сравнительно мало — больше синяя даль, разноцветные волны холмов и масса белых церквей на сером фоне деревень.

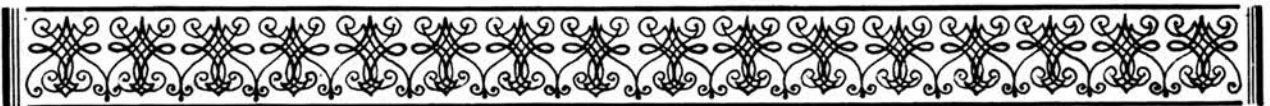
Белые храмы Божьи — лучшее украшение русского деревенского вида, и нигде я не видел их столько, как между Костромой и Галичем; с иных мест начтешь их сразу больше десятка. Это обилие церквей стоит в зависимости от древности края, от раннего распространения здесь православного, московского благочестия, но не от густоты населения. На 120-верстном протяжении Галичский тракт пересекает, кроме нескольких небольших сел и деревень, всего один заштатный город Судиславль и одно крупное село Воронье.

Судиславль (около 2000 жителей) — раскольничье гнездо; еще в сравнительно недавнее время он был населен исключительно раскольничьими изуверами, но и в настоящее время там существует толк “душителей” или привер-

женцев “красной смерти”, которые полагают, что только задуманные “красною подушкой” войдут в Царствие Божие; поэтому больным не дают умирать естественною смертью, а медленно, при пении священных песен, душат, наложив подушку на рот и усевшись на нее; впрочем, и здоровые, если пожелают поскорее пройти в Царствие Божие, могут воспринять “красную смерть”. Несколько лет тому назад молва упорно приписывала смерть одного известного судиславского купца “красной подушке”, но полиции не удалось установить фактов, достаточных для начатия дела.

Несомненно, однако, что новые веяния разрушают и судиславскую раскольничью крепость, и “красная подушка”, если еще не отошла, то скоро отойдет в область “страшных преданий”.

В николаевские времена судиславским крезом был один известный фанатик-начетчик; теперь же там царит “миллионщик”, купец Третьяков — крупная величина: у него несколько заводов (винокурных и кожевенных), масса земли (до 30 усадеб), 16 домов в одном Судиславле, широкие торговые обороты. Его судиславский дворец устроен великолепно: богатая обстановка, паркетные полы, зимний сад и т. п. Лошадям и экипажам его могли бы позавидовать видные петербуржцы. Про его финансовую энергию местные жители рассказывают чудеса: он всюду попевает сам и всюду преуспевает. В противоположность другим судиславцам, человек он светский и, несмотря на ограниченное образование, умеет поговорить о литературе, пишет,





говорят, гладкие стихи, путешествовал по Европе и пытался дать детям настоящее образование.

Воронье известно далеко за пределами Костромской губернии как “разбойничье село”, “воронские зуботыки” — одна из костромских достопримечательностей. Около Воронья в былое время находилось наиболее “бойкое место” Галичского тракта, и в воронском топком болоте под ударами грабителей погибло много проезжих людей. Крик “караул” вблизи или на улицах Воронья был сигналом, по которому во всех окнах гасли огни и все воронские обыватели притворялись крепко спящими, вместо того, чтобы спешить на помощь.

“Новые времена” разбили и воронское “разбойничье гнездо”. Дорога минует теперь проклятое болото, главари грабители сосланы в Сибирь, о серьезных “шалостях” больше не слышно, но все же на “воронских зуботыках” есть “особый отпечаток”.

— В Воронье, — говорил мне один старожил, — не оставляй ничего на улице, не забывай сбруи на лошади — живо стибрят.

Ямщики воронские безобразничают больше других, стараются захватить в сани плетущегося мужика, “стегнуть” его лошаденку и т. п. Один мужик рассказывал мне, что воронский ямщик въехал ему прямо на спину и лошади копыта-

ми разорвали ему тулуп. Он все же не решился жаловаться на ямщика, хотя было много свидетелей.

— Пожалуйся на них, — говорил он, — так жизни решишься.

Движение по Галичскому тракту громадное: едут не только из Галича, но из Солигалича, Чухломы, отчасти Макарьева и Буя. На каждой полуверсте кого-нибудь да встретишь. Вот прогрохотала почта с почтальоном, прилипшим к вершине горы из ящиков и тюков, вот прозвенела тройка с “работой”; вот протрусил черная, со всех сторон закрытая кибитка “вольных”; уныло проскрипела телега с серыми острожниками, окруженная запыленными, вялыми солдатами; смиренно прошмыгнула тележка с двумя красношескими монахиными в черных платках; протянулся бесконечный обоз с извозчиками, уснувшими на возах; мягко качаясь на рессорах, прокатилась изящная помещичья коляска с господином в очках и дамой в модной шляпке; подымаемая клубы пыли, торжественно проносится цуг чудовявленной иконы: впереди скачет верхом урядник, за ним в коляске — становой и, наконец, катится карета, запряженная шестеркой, с священниками, бережно держащими икону, а позади всех грохочут тарантасы с певчими...

Прохожих сравнительно мало: на “чужую сторону” теперь почти все ездят, пешком идут лишь “странники” и “странницы”. Всякий народ есть между ними, немало нищих худшаго сорта, прикрывающихся “богомольем” и ханжеством, но есть и люди с верою в сердце и тяжелым крестом на плечах. Хорошо помню одну удивительную богомолку, заходившую к нам в усадьбу прошлой весной. Высокая, стройная девушка лет 20 с небольшим (...). Молчаливая, стесняющаяся, она сначала на все вопросы отвечала односложными словами, чуть слышным голосом; но в конце концов удалось затронуть чувствительные струны ее сердца — и она, вначале сбивчиво, недоверчиво, но потом, увлекшись, связно и трогательно рассказала свою горькую судьбину (...).

— Что же, от Костромы-то ты на чугунке поедешь?

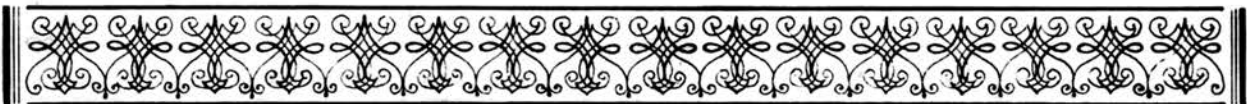
— Нет, барин милый, пешком; к осени, думаю, доберусь. (...)

На другой день, рано утром, поплелась она по большой дороге.

Добралась ли она до отца Иоанна, утешил ли он ее? Или все идет она и несет свою тяжелую зудящую голову, или, может быть, успокоилась она и отдохнет где-нибудь на чужой стороне, в сырой земле-матушке?..



Храмовый комплекс на дороге Кострома — Галич. Село Воронье. Фото Г. Белякова. 1980 г.





Из Москвы в Кострому

На склоне жизни 82-летний Павел Николаевич Милюков, будучи в эмиграции, начал писать воспоминания. Умный, образованный, тонкий политик, непререкаемый авторитет и лидер партии кадетов, он знал и помнил многое и многих. Его мемуары начинаются с юношеских воспоминаний, глубоко врезавшихся в память, и среди них одно из самых ярких — путешествие из Москвы в Кострому².

Павел МИЛЮКОВ

“Переверну еще один истлевший лист воспоминаний: мой первый выезд из Москвы в настоящую русскую провинциальную глушь. Этим выездом я обязан дяде Владимиру Султанову, который предложил мне сопровождать его в Костромскую губернию, где у него было какое-то земельное дело. У себя в библиотеке я нашел тогда единственную книгу, годившуюся для ознакомления с русской действительностью: два тома Маттеи о русской промышленности. Эти сведения мне пригодились, но только не для этой поездки, развернувшей передо мной, гимназистом старших классов, вместо мертвых цифр живые картины провинциальной жизни.

До Ярославля мы доехали из Москвы по железной дороге; дальше пушкинской дачи я по ней раньше не ездил. От Ярославля до Костромы надо было ехать на пароходе. И тут впервые развернулась передо мной Волга. А в качестве интродукции к самообразовательному путешествию припоминаю эпизод, ярко обрисовавший житейскую опытность моего руководителя. Мы сидели на берегу реки в каком-то кафе; за соседним столиком беседовала компания местных обывателей солидного типа. Дядя сказал мне: вот этот — в чуйке — скупщик хлеба, а тот, сбоку, трактирщик, его сосед слева — торгует скотом. Хочешь, проверим? Он подозвал полового и спросил, кто эти люди. Половой буквально подтвердил показания дяди, и я получил наглядный урок закономерного влияния профессии на лицо, ею занимающееся.

От Костромы надо было ехать на север губернии на перекладных. Тут начиналась настоящая “вековая тишина” России: типы и люди прошлых истори-



Усадьба Ю. В. Жадовской Толстикова. Фото начала века.

ческих формаций. Несколько эпизодов осталось в памяти. Вот одна из остановок у очередного постоянного двора. Дворник в отсутствии, делом заведует молодая здоровая дворничиха. Привозят колоссальный воз сена. Разгружать его некому, я иду помогать дворничихе. Дядя тотчас смекает, что я приглянулся бабе, и предлагает переночевать на постоялом дворе. Для меня это предложение — святотатство; я отказываюсь, едем дальше. Но потом я получаю доказательство начавшегося было упрощенного флирта: дядя привозит мне от дворничихи символический деревенский подарок: вышитое полотенце.

Другая характерная остановка. Не доезжая до цели — уездного города Буя, останавливаемся в небольшом помещицком имении, где доживает свои дни известная в свое время поэтесса Жадовская. Тема из “Трех сестер” Чехова. У хозяев живет воспитанница, барышня на возраст. Прием московских гостей — самый радушный. Старики расспрашивают о московских новостях, вспоминают старину, показывают мне остатки небольшой помещицкой библиотеки конца XVIII и начала XIX столетия. Заметив проявленный мною интерес к этой живой иллюстрации прошлого, они дарят мне всю библиотеку и укладывают ее в ящик. Тут несколько томов “Вивлиофики” Новикова, переводы ходячих французских романов конца XVIII столетия, “Нума Помпилий” баснописца Флориана, племянника Вольтера (...).

Для них куча мертвого хлама — для

меня подлинные живые свидетели прошлого. Забираю все: огромное обогащение моей библиотеки. Потом после угощения воспитанница ведет меня показывать сад при доме, обширный, тенистый и, конечно, запущенный. Приводит меня в поэтический уголок у разрушенного фонтана и начинает тоже забрасывать вопросами о Москве. Глаза — жадные глаза — говорят больше слов, и я в них читаю: возьмите меня в Москву, спасите из этой глуши. Вспоминаю Евгения Онегина: “Когда бы жизнь семейным кругом...” и т. д. Мимо, мимо... дядя и здесь советует погостить, заночевать. Я опять убегаю от соблазна. Мимо, мимо... Прощаюсь, с чувством уважения к прошлому, с гостеприимными хозяевами, так щедро меня одарившими. Едем дальше...

“Буй да Кадуи черт три гола искал”, — говорит местная поговорка. Обстановка оправдывала поговорку. Ямщик вез нас густым словым лесом, — вероятно, свидетелем в прошлом многочисленных разбойничьих походов. Высхав на опушку из чахлой словой поросли, мы оказались в самом центре города Буя. Дела дяди Владимира заставляли его остаться в городе дольше, и наше совместное путешествие здесь кончалось. На этом прерываются и мои воспоминания об этой поездке; я, во всяком случае, вернулся в Кострому какой-то другой дорогой”.





Из Петербурга в Галич

40-е гг. 19 века. Смольный институт в Петербурге, закрытое учебное заведение для благородных девиц — монастырь, в котором 9 лет, оторванные от жизни, обучались разным наукам и костромские дворянские девицы. Возвращение в “родные пенаты” для многих из них становилось первым знакомством с реальной действительностью.

Костромская дворянка Машенька Воронова, окончив Смольный, стала собираться вместе с нянюшкой домой, в Галич. На выпускные деньги она купила фортепиано, которое непременно хотела привести к себе в усадьбу. Дело это было непростое, а путь длинный, поэтому начальница Смольного Мария Петровна Леонтьева, урожденная костромская дворянка Шнипова, очень волновалась, прежде чем отпустить свою воспитанницу.

В 1900 г. Мария Сергеевна Угличанинова (ур. Воронова) в журнале “Русский вестник” опубликовала свои воспоминания, в которых описала и этот запомнившийся ей на всю жизнь путь из Петербурга в Галич — возвращение на родину³.

Мария УГЛИЧАНИНОВА

“(…) И вот, когда после некоторых колебаний Марья Петровна согласилась нас отпустить, она тотчас же отправилась к нашим крепостным, жившим по оброку в Петербурге, чтобы узнать, нет ли с нашей стороны надежного извозчика. Возвратясь оттуда, она с радостью объявила, что именно такой отыскался и привела его с собой. Он на днях хотел уезжать и приискивал подходящих пассажиров, так что за умеренную цену взялся доставить нас в Галич. У него была пара лошадей с кибиткой вроде тарантаса и одна лошадь в телеге для клади, что именно требовалось для меня, имевшей вместо клади фортепиано. (…)

Ямщик наш оказался хорошим, трезвым стариком из староверов. Деревня его была в пяти верстах от нашей усадьбы, и он знал маму, а покойному отцу, как он говорил, был чем-то обязан, и если б тот был жив, я могла бы ему сказать, что он хранил меня, как зеницу ока!

Бывало, мы подъедем к постоялому двору, и он непременно скажет: “Вы посидите тут с нянюшкой, а я пойду узнаю, есть ли вам тут отдельная комната”, — и когда бывало там много народа и комнаты отдельной не было, то посоветует нам прогуляться по деревне, а народ, дескать, тем временем, может посвалить. (…)

Солнышко ярко взошло, когда мы приближались к той горе, где девять лет тому назад я со всеми прощалась и как радостно затрепетало мое сердце, и как хорош с этой горы показался мне мой родной город с его громадным озером и высокими крутыми горами. Но мы в него не поехали, а поворотили на проселочную дорогу к усадьбе, и я прошу извозчика ехать скорей, скорей. Всего осталось две версты и уже виднеется красная крыша нашего дома, и мы вскоре подъезжаем к воротам красного двора, растворенным настежь и как бы приглашавшим нас”.

Пути из Ветлуги в Кострому

Губернский город был центром, к которому со всех сторон губернии вели дороги, так что жители города смело могли думать, что все дороги ведут отнюдь не в Рим, а в Кострому.

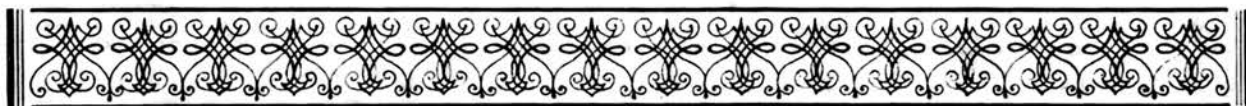
Город наполнялся сельскими жителями во время ярмарок и праздников. А в конце лета сюда съезжались те, кто хотел определить детей на учебу в училища и гимназии. О том, как это происходило и насколько важным было это событие в детской жизни, рассказал Леонид Николаевич Успенский, который в 1902 г. из Ветлуги в Кострому совершил первое в своей жизни путешествие.

Талантливый этнолог, исследователь природы, краевед, он написал в 50-х гг. нашего века автобиографические записки, которые писал, вероятнее всего, для себя, не предполагая их публиковать⁴.

Итак, из Ветлуги в Кострому.



Старый Екатерининский тракт в Костромской губернии. Фото Г. Белякова. 1970 г.





Леонид УСПЕНСКИЙ

Моя первая поездка в Кострому

“Наступил 1902 год. Мне стукнуло 10 лет. Домашняя учебная подготовка была закончена и отец определил, что мне уже пора поступать вслед за Александром (старшим братом — Т. В.) в гимназию в Кострому.

По причинам возраста и состояния моего физического развития решено было мне поступать в подготовительный класс гимназии. И вот что-то около 6 августа этого года должен был состояться наш отъезд из Ветлуги в Кострому. Уезжали я, Александр и бабушка, Татьяна Ивановна.

Аккуратно утром Фрол из Крутцов на паре лошадей, в тарантасе с кибиткой подъехал к крыльцу дома Дурневых. Отъезжавшие уже все были наготове, оставалось только семье молча посидеть несколько минут и отец говорил: “Ну, с Богом!” Усаживались в тарантас, отъезжали и наш первый путь лежал на город Макарьев, что на реке Унже. Путь в 150 верст.

В день отъезда нашего горели леса. Дым заслонял воздух. Солнце выглядело лишь красным диском.

Быстро проехав Кологривскую и Соборную улицы, выезжали мимо дома земства и собора, мимо больницы на главный тракт через деревни Большие и Малые Крутцы, Афониху, проезжали село Бельшево с белой высокой церковью и красивым домом господ Бердниковых. Лесами, полями, деревнями выезжали к селу Турань, где расходились две дороги: одна шла на Макарьев, другая на Варнавин.

Далее, через картонную фабрику Бердниковых, путь лежал через известный “шестидесятный волок” — 60 верст лесом к реке Унже. Местами в волоке горел лес. Первая наша остановка с ночевкой и кормление лошадей была в кордоне Калеевец. Я помню, что на окнах у лесника на нитках висели пыльные чучела белых куропаток. Помню обилие черных тараканов в помещении кордона.

Татьяна Ивановна заботилась о завтраке. Доставала из дорожной корзины завернутых в бумагу жареных цыплят, пирожки, малиновые лепешки. Пили чай. Отдыхали.

Всегда ранним утром подъезжали к

перевозу через реку Унжу. По крутым горам с глинистой почвой, особенно после дождя, ямщик подвязывал у тарантаса дно или два колеса. На том берегу реки виднелся какой-то завод Крепиша. Затем выезжали в пределы Мантурова. Проезжали деревню Малоугоры, села Халбуж и Онуфриевское.

Я любил проезжать селами, любил осмотреть церковь, определить красоту ее архитектуры... Любил я смотреть на села издали, общей панорамой вообще любоваться...

Села Халбуж и Онуфриевское, помнится мне, проезжали темной августовской ночью. В темноте мне казались черные избы (без огней в окнах) и церкви очень большими. Помню церковь села Халбуж красного цвета, наподобие дома.



Конская повозка. Фото начала века.

Очнувшись от дремоты, я увидел снова ряды черных изб и церковь, которые мне снова показались очень большими. Я спросонья спросил ямщика, какое село проезжаем. Ямщик ответил: “Онуфрий”.

Спустя много лет, мне пришлось бывать в мантуровских краях. Издалека я видел церкви сел Халбуж и Онуфриевское. Они мне показались теперь такими маленькими!

Далее наш путь лежал через “Старый город” — старый Макарьев. Скоро приехали в Макарьев, проделав путь в 150 верст. В Макарьеве ночевали, поместившись в монастырской гостинице. Утром сели на Унженский пароход, который должен был довезти нас до города Юрьевца на Волге. В тот раз, помню, сели на крепишевский пароход, не помню какого названия. (.....)

Город Юрьевец принадлежал к родным местам моего отца, он мне показал-

ся небольшим городом с одной длинной улицей и очень маленькими переулочками, отходящими от этой улицы. Здесь селились на волжский пароход, на котором и ехали до Костромы. Я помню, что чаще всего попадали на пароход общества “Самолет”.

Мне сильно нравились поездки на пароходах! Я любовался видами, берегами Волги, селами, городами. Любил осмотреть встречный пароход и прочитывать его название. Изучал название попутных пристаней. Мне нравились посад Пучеж, город Городец, город Кинешма.

Наконец проезжали село Красное, раскинувшееся по склону левого берега Волги. Оставалось до Костромы верст 25. Ближе к Костроме пассажиры показали мне деревню Чернопенье с каменными домами. Скоро показалась на высоком и крутом берегу усадьба Васильевское, затем Нефтянки, к которым пароход приставал брать нефть. А вдали уже виднелась и Кострома!”

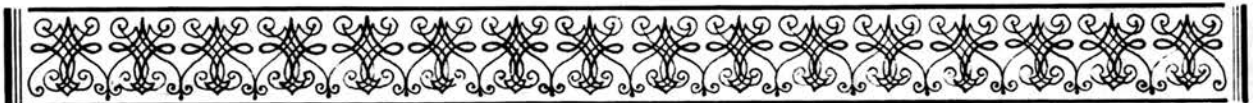
Из Нижнего в Кострому, из Костромы в Вологду

В 1841 г. из Нижнего Новгорода в Вологду ехал на перекладных Михаил Петрович Погодин, известный историк и писатель, академик Петербургской Академии Наук. Ехал он по служебным делам, которые, однако, были не совсем обычны. В его подорожной цель поездки была определена как “исследование” — слово непонятное не только для ямщиков и десятских, но и для почтмейстеров. Зато слово “следствие” было привычно и понятно для всех. Так и говорил обычно историк, когда ему нужно было получить быстрее почтовых лошадей.

Истинной же целью путешествия Михаила Петровича был сбор коллекции исторических памятников (старинных книг, рукописей, икон и т.д.). В пути он вел дорожные записки, куда заносил свои наблюдения над бытом и нравами, впечатления о селах и городах, любопытные рассказы, услышанные при встречах.

“Дорожные записки” М. П. Погодина были опубликованы в 1841 г. в журнале “Москвитянин”, издателем которого был он сам.⁵

Последуем и мы тем путем, которым ехал он.





Михаил ПОГОДИН

Из Нижнего Новгорода

в Кинешму

“Дорога лесиста. В известных расстояниях стоят пикеты, мера разумной осторожности на время ярмарки. За лошадами нет остановки нигде.

Ночью проехал через несколько многолюдных посадок, которыми особенно богата Костромская губерния. Глухо, а попадаются разбитые ямщики: один, даже в раскольничьей деревне, молодой мальчишка, в полночь, запрягая лошадей, упрашивал своего товарища или брата вынести ему трубку — затянуться! “Неужли отец тебя не бьет?” — спросил я негодая. “Да разве я при нем курю,” — отвечал он не запинаясь.” (...)

Из Кинешмы в Кострому

“Расскажу здесь кстати примечательный анекдот, который я слышал после об одном кинешемском мещанине: он послал сына, лет 17-ти, куда-то на сельскую ярмарку. На возвратном пути мальчика убили двое мужиков, думая, что у него много денег. Преступники были пойманы, сознались и наконец осуждены на каторжную работу. Их погнало мимо дома несчастного отца, у которого они отняли единственного сына; старик и старуха стояли у ворот. Мать, увидя убийц, стала проклинать их и призывать на них Божие наказание. “Молчи, баба,” — закричал на нее старик. — “Выноси скорее сюда, что есть у тебя в печи. Подавай пироги, кашу. Мы угостим их на дороге! Бог велит творить добро ненавидящим нас. Господа служивые! Позвольте нам попотчевать вас хлебом-солью”. И старуха должна была вынести все, что у нее было приготовлено... Вот героизм добродетели! Вот перло в истории! Вот на каких чувствах держится царства! (...)

По дороге везде прекрасная аллея березок. Чем ближе к городу, тем ямщики расторопнее и зато безнравственнее; разврат и пьянство оставляют свои отвратительные черты на лице. Ничего нет грустнее, как смотреть на этих одичалых людей, которые вышли из первоначальной крестьянской простоты, а из городов заняли только их пороки!

В Кострому приехали мы ночью. Что за комнату отвели нам на постоялом дворе! Не мог уснуть ни минуты: все тело вспухло. О Русь! Скорее спасаться

в тарантас. Проезжий сиделец на сенинке сказывал сказку какую-то пренелепую, — а товарищи слушали его с удовольствием и останавливали поминутно, прося объяснений. Следовательно, есть охота у них, есть чувство пиитическое; после тяжелых трудов дня они уделяют время от сна на слушание подобного вздору. Всего забавнее показались мне собственные вставки рассказчика, как он принимался судить и бранить действующих лиц, как будто б сам имел с ними дело. Лишь только они угомонились, и я забылся, отвязалась лошадь от конюязи, пошла бродить по всему обширному двору и наконец приступила своим рылом к нашему тарантасу. Я закричал. Никто не слышит. Повествователь и его публика храпели без памяти. Фонаря не



Странник. Фото начала века.

было. Хозяин или дворник, верно, запрягались в избу. Поперекликавшись с одной лошадей, я наконец устал и уснул, но в просонках слышалось мне долго ее ржание и круговое путешествие. О Русь!

Из Костромы в Галич

“Отправился в Галич. Дорога лесиста. Есть очень хорошие усадьбы, например, помещика N, которую ямщик не проехал, а проскакал, так что у меня искры сыпались из глаз.

“Что с тобою сделалось?” — спросил я, едва переведя дух. “Здесьний барин держит станцию. Он и подумает, что это его лошадей так гоняют”. — “Но что же тебе от этого?” — “Да так, пускай сердится”.

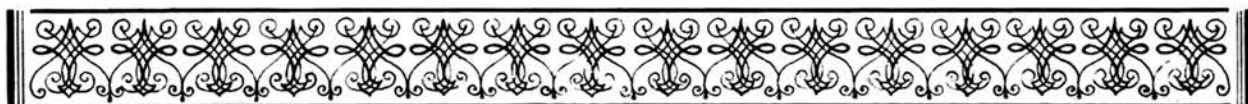
В Судиславль приехали мы уже поздно вечером. Я расположился в избе и велел поставить самовар. Чисто, опрятно и все есть, что ни спросишь. Как приятно найти порядок, где бы то ни было.

Старуха прислужница насмешила меня так, как я давно уже не смеялся, разумеется, внутренно. Начать с того, что все нужные вещи подавала она с особенными умиленными поговорками: “вот вам, батюшка, ложечка”, “вот и полотенецко”, “вот и полоскательная чашечка”. Как самовар вскипел, и я начал делать чай, она стала передо мною пригорюнься и повела речь. (...)

Под конец вопросов словоохотливой старушки я захотел потешить ее и доставить случай поговорить о себе. “А у тебя, тетушка, детки есть?” — начал я вопросы, подавая ей стакан чаю. Она только того видно и ждала; и отблагодарив за чай “о батюшка, на что? Ты бы кушал сам — дело дорожное”, — пустила свою речь и сообщила мне полные биографии своих трех дочек, их мужей, сколько у которой детей, как их зовут, и проч. и проч. Самовар был уже пуст, и ямщик пришел сказать, что лошади готовы, а старуха моя только что входила в азарт, подводя свою четырнадцатую внучку, Агафьюшку, под венец. Рассказ прерван. “Эка беда, бабушка, надо ехать, я не узнаю, как ты отпировала свадьбу. Ну уж мастерица ты рассказывать!” — “Да не воротись ли ты скоро сюда?” — “Нет, я по другой дороге поеду”. “Так видно и быть, кормилец!” И мы расстались добрыми друзьями. (...)

Из Галича в Буй

“Отправился по берегу Галицкого озера, которое долго не скрывалось из виду. Дорога пустынная. Ни единого человека не попадает на встречу. Ночь вскоре опустилась на землю. Звезды сверкали торжественно по синему небу. Тишина непрерываемая. Изредка только спутанная лошадь или корова в кустах прерывала молчание своим шелестом и звуком колокольчика. “Разве не загоняете вы скотины на ночь?” — “Нет, — отвечал ямщик, — здесь и пастухов нет. Скотина пасется летом днем и ночью на воле”. Ночью приехали мы на станцию. Я зашел на постоялый двор и велел согреть самовар, а между тем разговаривал со стариком хозяином, человеком бывалым, который жывал в Москве, ходил в Петербург и был считаем за великого мудреца, по крайней мере от своей старухи. “Молчи, баба, ты ничего не знаешь,” — и баба умолкала с подобострастием, а старик рассказал мне всю дорогу от Буй до Грязовицы почти по станциям. (...)





У почтовой станции.

К полуночи я вышел к повозке. Гляжу — на козлах сидит мальчик, лет 14, которому старший ямщик читает наставление. “Помилуй, как ты отпускаешь такого мальчишку ночью”. — “Довезет”. — “Поезжай ты сам. Отчего же ты не хочешь ехать?” — “Тяжело трястись верхом оттуда”. — “Ведь надо переправляться через реку?” — “Ничего”. Я начал его упрашивать и умаливать, и наконец уже, при четвертаке на водку, он согласился со мною ехать. Отправились — и я уснул глубоким сном, и не слышал, как проехали реку.

Перед рассветом приехали мы в Буй, который принял меня очень неблагоприятно. Почтовые ямщики не хотели везти на Грязовец, потому что дорога не трактовая. Как ни упрашивал, сколько не читал разных своих бумаг, ничто не помогало. Даже могущественное слово “изследования”, коим я пугал иногда десятских, давая ему значение следствия, не оказало на этот раз своего действия. Мне не хотелось ожидать рассвета, чтобы не опоздать на Вологду. Я начал грозить почтмейстером. “Да ступайте пожалуй к почтмейстеру. Он не спит. Мы не боимся почтмейстера”. Видя, что угроза не берет, я начал молить и просил довести меня до такого села, где бы я мог получить обывательских. Ямщик согласился, и мы поехали. Лошади отличные, и прикатили на рассвете в село Дор. Кое-где выходили бабы с заспанными глазами, неся на плечах коромысло. В стороне слышались цепи. На звук колокольчика отворялись окошечки и высывались головы. В средней избе заскряпели ворота, и вышел мужик в нагольном тулупе. “Эй, где десятской?

Скорее лошадей!” — “Сей час, сей час, батюшка!” Это был десятский. Я успокоился, но десятский мой скрылся. Никого не видеть стало. Я ждал, ждал и потерял терпение. Пошел в ту сторону, куда ушел десятский, и на конце улицы увидел толпу мужиков, разсуждающих между собою. “Что же лошадей?” — “Сей час приведут — оне у нас в поле, верно, забрели далеко”. Я удовольствовался этим ответом и возвратился к своему тарантасу. Через четверть часа приближается один мужик с робостью и спрашивает: “Пожалуйте, Ваше Высокоблагородие, бумагу”. На тебе десять, — а между тем я убоился, что они захотят сделать мне притеснение, потому бумага моя простиралась только на Костромскую губернию. Мужик побежал видно к грамотному товарищу, и чрез минуту воротился. “Сейчас будут лошади, батюшка”. — Они видно советовались, прежде чем спросить у меня бумаги. Наконец лошадей привели и запрягли. Рад — рад был, как зазвенел колокольчик. (...)

Вторая половина станции, до Ивойнова, идет лесом, верст на 20. Преутомительная езда. И безпрестанно повороты. По сторонам явился дымок из угольных ям — единственный признак движения. Как я обрадовался, выбравшись на поляну перед Ивойновым. Множество крестьян и баб на работе. Убирают яровое. За нами побежали двое, прося нанять их на дальнейший путь. Я очень обрадовался этим охотникам, которые не спрашивали даже и бумаги, — признак гражданской невинности. Между тем усталый, проголодавшийся, я рад был отдохнуть и выпить чаю. Расположился в избе будущего своего ямщика. (...)

Два часа, проведенные мною в этой глухой деревне, среди лесов, между Костромскою и Вологдою, принадлежат к числу самых приятных, самых сладких в моем кратком путешествии. Мне казалось, что я каким-то волшебством оказался среди древнего славянского племени, до Рюрика, до государства, до просвещения с латинскою грамматикой, в нравах патриархальных и чистых, близко природы”.

“Хуже, чем на Ленские прииски...”

(Письма обывателей в Костромскую губернскую земскую управу о состоянии дорог. 1912 г.)

Солигаличский зимний тракт

“Вся дорога трудно проездная, куда ни потянись. Наша дорога до Буя — просто погибель, не говоря уже об отдаленных участках ее, а на 5-ти верстном участке от Буя до усадьбы Афонино — битва. Еще особенно плохо Разсохинским лесом — хуже, чем на Ленские прииски”.

И. С. Махровский.

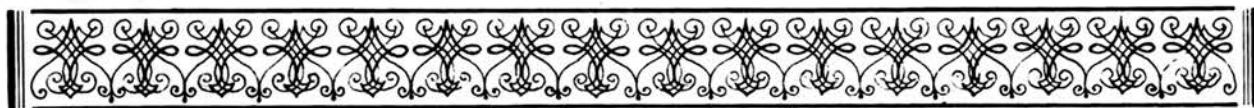
Вологодский почтовый тракт. Буйский уезд

“По рассказам стариков, в 1812 году здесь погибло до 300 человек французов при следовании осенью из Буя в Вологду от холода, а главное от той грязи, которая была. По теперешней грязи можно поверить преданьям старины. Трудно вообразить, что наши дороги представляют из себя осенью и весной; одно только можно сказать, что в час времени с трудом проедешь на лошади 2— 2 1/2 версты...”

В. П. Скрицкий.

Костромской почтовый тракт

“Не могу не высказать своего глубокого сожаления, что при отсутствии крепкого дорожного надзора пропадают даром не только средства и труд человека, но и усилия, так сказать, самой природы к улучшению путей сообщения; так, например, с ранней весны до глубо-





кой осени бродячий скот, преимущественно свиньи, отыскивая любимую пищу под дерном луговым, сбрасывают его, взрывают почву на значительную глубину и тем превращают дорогу в сырое время в непролазное болото, а в сухое — в кочковатую пашню”.

С. П. Фортунов,
священник с. Турани.

**Никольско-Семеновский
почтовый тракт. Ветлужский уезд**

“Дорога у нас исправляется очень плохо, и то больше, когда ожидают проезда начальства... Есть сейчас на тракте места, что даже государственная

почта заседает в трясилах и зажо-рах”.

И. Т. Шатров,
крестьянин Николо-Шан-
гской волости.

**Казанский почтовый тракт.
Ветлужский уезд**

“Я несколько раз ездил за мукомольными жерновами в г. Яранск. Каждый раз такую принял кару и маяту, что не приведи Бог: то сани подшибет, то лошадь сшибет, то в яме с камнем засядешь — выбьешься из сил, просто наказание... Вообще я много ездил по дорогам, но хуже нашей нет — и зимой и летом — несмотря на то, что тракт большой, торговый”⁶.

М. И. Скопин,
крестьянин Широковской волости.

1. От Бадена Швейцарского до Галича Костромского // Книжки недели. - 1885. - № 9. - С. 170-177.

2. Милоков П. Н. Воспоминания. Нью-Йорк, 1955. Т. 1-11. Печатается по: Милоков П. И. Воспоминания. Т. 1. М., 1990. С. 90-92.

3. Углечанинова М. С. Воспоминания воспитанницы Смольного монастыря сороковых годов // Русский вестник. М., 1900. Т. 269. Октябрь. С. 452.

4. Успенский Л. Н. Город Кострома и моя жизнь в Костроме. Фотоавтобиографический альбом. Рукопись. Подлинник хранится в Ветлужском краеведческом музее. Копия в архиве автора. С. 18-19.

5. Погодин М. П. Дорожные записки // Москвитянин. 1841. - Ч. VI. - № 4. - С. 237-268; Ч. VI. - № 12. - С. 267-271. Печатается с большими купюрами.

6. Верховский Н. Е. Грунтовые дороги Костромской губернии. Кострома, 1915. С. 73, 74, 101, 140, 144.

Публикацию подготовила Тамьяна ВОЙТЮК.



Счастливого пути!





Содержание

1. Николай Соловьев. Дороги детства 2
2. Лариса Ковалева. Дорожная повинность 3
3. Любовь Поросятковская. Как управляли дорогами в минувшие века 6
4. Ольга Кивокурцева. О костромском яме и татарском извозе 9
5. Галина Давыдова. С подорожной по казенной надобности 11
6. Ирина Тлиф. Охотники лихого ремесла 15
7. Павел Резепин. По Кинешемке 19
8. Светлана Каткова, Калерия Тороп.
"Только версты полосаты попадаютя одне..." 21
9. Наталья Дружнева. "Костромской листок" 24
10. Марина Недомарацкая. Дорожные мелочи и происшествия 27
11. Лариса Сизинцева. Земские дороги 29
12. Татьяна Войтюк. "В карете прошлого далеко не уедешь..." 32

*Государственный архив Костромской области благодарит Областную думу
и ее председателя Андрея Ивановича Бычкова,
а также Отдел по делам архивов администрации Костромской области
и его заведующего Анатолия Михайловича Елизарова
за оказанную помощь и поддержку по изданию этого номера журнала.*

Редактор Татьяна Войтюк

Проект Николая Соловьева

Фото Георгия Белякова и Андрея Анохина

Адрес редакции: 156026, г. Кострома, ул. "Северной правды", 24.

Телефоны: 54-25-58, 54-59-45

*Журнал зарегистрирован управлением печати и массовой информации
Костромского облисполкома 4 февраля 1992 г.*

*Свидетельство о регистрации средства массовой информации:
Серия АБ. 000097. Регистрационный номер 131.*

*Печать офсетная. Объем 5 п. л. Цена договорная. Областная типография им. М. Горького управления по делам печати и
массовой информации администрации Костромской области, г. Кострома, ул. П. Щербины, 2.
Заказ 6423. Тираж 500.*





Г. Владимирская и Костромская.



ИЗДАНИЕ
ОБЛАСТНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА