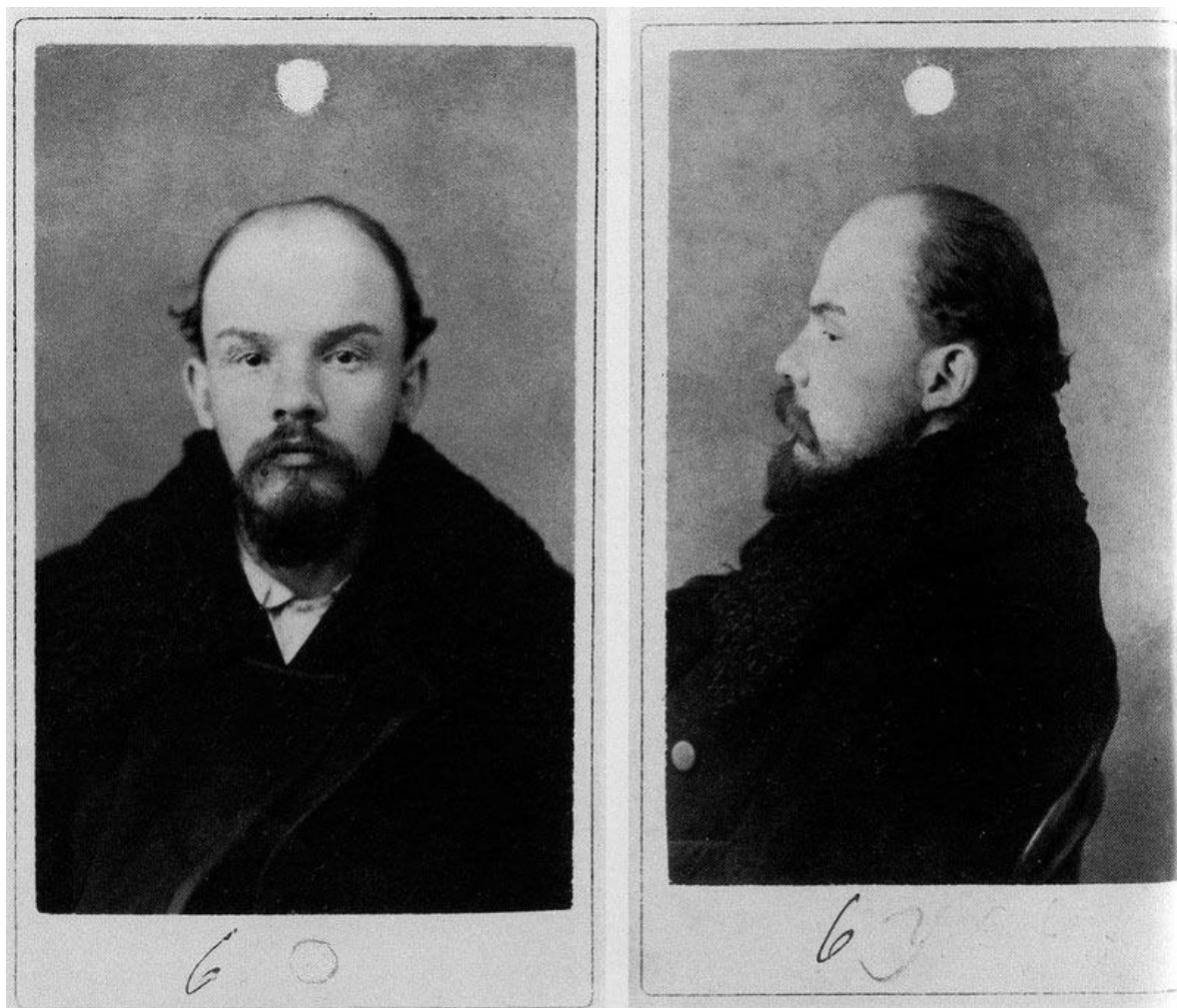


696 драгоценных минут

Двадцать третьего февраля 1897 года ровно в 14 часов 30 минут с Курского вокзала Москвы в Красноярск выехал некий молодой человек. Третьим классом. Пассажиры заметили юношу «небольшого роста, довольно худощавого, с маленькой клинообразной бородкой, очень живого и подвижного, который все ссорился с железнодорожным начальством, указывая на ужасное переполнение поезда». В поезде действительно было очень тесно и душно. Особенно долго стояли в Самаре. Пассажиры вспоминали, как этот юноша «вызвал начальника станции, и в эдакой барской манере перед толпой пассажиров потребовал прицепить дополнительный пассажирский вагон».

В конце концов, несчастный начальник станции сдался и разрешил составителю поездов: «Ну его к черту! Прицепите вагон». Одно двухместное купе нового вагона досталось зачинщику. Так «политический преступник» В.И. Ульянов (а этот худощавый юноша, как вы догадались, был именно он) продолжил путь в ссылку уже не душным третьим классом, а как «белые люди». Его спутником по купе стал красноярский врач Владимир Крутовский, который рассказывал как «позволил себе не согласиться с мнением попутчика (о народничестве), что вызвало очередную вспышку гнева со стороны Ленина». Но споры заканчивались мирно, и попутчики продолжали дальний путь до Красноярска в совместном чтении и приятном чаепитии.



После уральских гор до самой Оби за окном вагона бежал и бежал бесконечный и однообразный снежный пейзаж. Ленин писал матери с дороги: «Окрестности Западно-Сибирской дороги, которую я только что проехал всю (1300 верст от Челябинска до Кривошекова, трое суток), поразительно однообразны: голая и глухая степь. Ни жилья, ни городов - очень редки деревни, изредка лес, а то все степь. Снег и небо - и так в течение всех трех дней... Зато воздух степной чрезвычайно хорош: дышится легко. Мороз крепкий: больше 20°, но переносится он несравненно легче, чем в России. Я бы не сказал, что здесь 20°. Сибиряки уверяют, что это благодаря «мягкости» воздуха, которая делает мороз гораздо легче переносимым. Весьма правдоподобно».

Около полудня 2 марта поезд прибыл на конечную станцию Кривошеёво (временное движение пассажирских и грузовых поездов от Омска до Кривошеёво было открыто 1 сентября 1895 года). Дальше дорога обрывалась. Мост через реку Обь уже был построен и испытан, но в постоянную эксплуатацию будет сдан только через месяц, 5 апреля 1897 года.

Как обычно, к приходу поезда в Кривошеёво собрались извозчики. Обычно они забирали пассажиров, переправлялись по застывшей реке на другой берег, на Сузунский ввоз (ул. Восход), а далее седоки разъезжались уже по своим маршрутам – на Кузбасс, в Томск, Красноярск. Некоторых ямщики завозили к себе домой. Кормили, поили чаем, бывало, что снабжали теплой одеждой и валенками в дальнейшую дорогу.

За проезд Ульянов заплатил порядка 40 копеек. Такова у нас была такса часовой езды на извозчике. Правда, это по постановлению 1906 года, но уровень цен за эти годы почти не изменился. Хотя, могли и накинуть и за переправу, и за станцию.

Владимиру Ильичу очень повезло. Ему не пришлось трястись 800 километров на санях по ухабам. Буквально накануне, 1 марта от станции Обь до Красноярска было открыто временное движение по Средне-Сибирской железной дороге. Таким образом, Ленин стал одним из первых пассажиров, которые проехали через Ново-Николаевск сквозным железнодорожным путем. Правда, несколько накладно вышло: «Так как здесь движение пока «временное», то плата еще по старому тарифу, и мне пришлось отдать 10 р. билет + 5 р. багаж за какие-нибудь 700 верст!!» - пишет он матери М.А. Ульяновой.

Поэтому, санный путь Ленина был недолог. Вот что он сам рассказывает в том же письме: «...Остановка здесь большая, делать нечего, и я решил приняться паки и паки за дорожное письмо - третье по счету. Ехать все еще остается двое суток. Я переехал сейчас на лошадях через Обь и взял уже билеты до Красноярска. ...движение поездов здесь уже совсем непереносимое... чем дальше, тем тише ползут поезда. Переезд через Обь приходится делать на лошадях, потому что мост еще не готов

окончательно, хотя уже возведен его остов. Ехать было недурно, — но без теплого (или, вернее, теплейшего) платья удалось обойтись только благодаря кратковременности переезда: менее часа. Если придется ехать на лошадях к месту назначения (а это, по всей вероятности, так и будет), то, разумеется, придется приобретать тулуп, валенки и даже, может быть, шапку ((вот что значит набаловался в России!! А на лошадях-то как же?)). Несмотря на дьявольскую медленность передвижения, я утомлен дорогой несравненно меньше, чем ожидал. Можно сказать даже, что вовсе почти не утомлен. Это мне самому странно, ибо прежде, бывало, какие-нибудь 3 суток от Самары до С.-Петербурга и то измают. Дело, вероятно, в том, что я здесь все ночи без исключения прекрасно сплю».

Справка:

Одноэтажное деревянное здание вокзала станции Обь было построено в 1896 г. в комплексе с прочими станционными сооружениями. Первоначально станция Обь была построена по типу V класса с двумя путями для разъезда поездов.

Согласно первой Всероссийской переписи, по состоянию на 28.01.1897 г., в посёлке Ново-Николаевском проживало 7832 жителя. В том же году при станции уже существовало отдельное здание вокзала III класса, деревянное, на каменном фундаменте, крытое железом, с залами ожидания и багажным отделением. Здесь же проводились почтовые операции, работал буфет. Около вокзала были открыты кафе, где пассажиры могли почитать газеты и журналы, ресторан с меблированными комнатами и бильярдом.

В 1906 г. с восточной стороны к деревянному зданию вокзала пристроили двухэтажное кирпичное здание. В 1914-1915 гг. во время Первой мировой войны с западной стороны первого здания вокзала было пристроено ещё одно двухэтажное здание. Деревянный вокзал сгорел в 1934 году, в это время уже строилось современное здание. Весь комплекс вокзальных сооружений станции Новониколаевск был снесён во второй половине 1930-х гг. во время строительства нового здания вокзала.

В 1947 г. на здании вокзала Новосибирск-Главный появилась мемориальная доска: «На этом месте была станция Обь, где в 1897 году, следуя в село Шушенское, останавливался В. И. Ленин», которая провисела там более 40 лет.



Советские историки любили всё, связанное с Лениным. Особенно ценно то недолгое время, связывающее Новосибирск с вождя мирового пролетариата. Подсчитано, что Ленин находился в поселке Ново-Николаевском 696 минут, то есть почти 12 часов. Сколько минут провёл вождь мирового пролетариата в нашем посёлке на обратном пути никаких данных не осталось. Из расписания 1900 года лишь известно, что почтово-товарно-пассажирский поезд №4 стоял на ст. Обь 55 минут, а скорый №1 - 18 минут, причём первый рано утром, а второй чуть позже. Так что, каким поездом бы Владимир Ильич не возвращался в Россию, скорее всего, наш любимый город он просто проспал.

Ну, и конечно, за неимением реальных фактов «ходят слухи будто».

1. Местные товарищи гуляли с Лениным по посёлку. В частности, внимательный революционер заметил прибитую на сосне табличку: улица Межениновская. Кто это? – спросил. Товарищи ответили: начальник железной дороги. Не знаю, – сказал Ленин и пошёл дальше. После революции улицу, названную в честь одного из первых строителей нашего города, переименовали в ул. Челюскинцев.

Справка:

Меженинов Николай Павлович (1838-1915) – начальник строительства Средне-Сибирской железной дороги. Руководил строительством ст. Обь, Вокзального поселка, сооружениями пристани и причалов, храма Александра Невского.

2. Там же на украшении одного из оконных наличников Ильич увидел изображение перекрещенных серпа и молота, которые так запали в его душу, что после стали основным элементом советской геральдики.

3. Улицу Ленина тоже назвали так в честь того, что именно по ней по дороге он проезжал на железнодорожную станцию. Поэтому переименование её из Михайловской в Ленина тоже казалось бы вполне уместно.

Справка:

Михайловский Константин Яковлевич (1834-1909) (не путать с писателем Н.Г. Гариним-Михайловским) - руководитель изысканий Западно-Сибирской железной дороги, а также начальник работ по её постройке. В конце августа 1891 г. он прибыл в район Кривошёково, где начальник Обского отряда изыскателей В.И. Роецкий на месте ознакомил руководство с результатами своих работ по месту мостового перехода через реку Обь. Именно К.Я. Михайловский одобрил строительство моста в районе Кривошёково и отправил проект данного «магистрального направления» на рассмотрение в столичных министерских кабинетах.

Если первые две байки просто смешны, то на третьей стоит остановиться. Дело в том, что до середины XX века две части города (Центральную и Вокзальную) разделял глубокий Михайловский лог, по дну которого от озера Круглое бежал небольшой ручеек. Сейчас по линии лога пролегает проспект Димитрова. И долгие годы связь между этими частями города происходила по Николаевскому, Кабинетской, а далее по той самой Межениновской. Улица Ленина, к которой мы привыкли, не была как сейчас сквозной: от оперного до вокзала. Она прерывалась этим самым логом, более того, это были две отдельные улицы: Кузнецкая в Центральной части и Михайловская в Вокзальной. Давать ямщику такого кругая через Сузунский ввоз, Каменку, Николаевский, Межениновскую было совершенно неинтересно. Вероятнее всего, сани выходили на правый берег Оби на северной бровке Михайловского лога (в районе Димитровского моста), и далее по существующему тогда переезду через пути напрямиком на станцию. Но где ж теперь того ямщика найдёшь?

Ночью, в 9.01 вечера (железная дорога тогда работала по единому петербургскому времени) почтово-товарно-пассажирским поездом №4 Ленин отбыл в Красноярск. Есть и описание этого поезда. Он «состоял из 8 вагонов, в числе которых были синий вагон I-II

класса, два зеленых III и три серых вагона IV класса с надписью «40 человек – 8 лошадей».

Четвёртого марта 1897 года «великий основоположник Коммунистической партии Советского Союза и нашего государства» Владимир Ильич Ульянов (Ленин) прибыл в Красноярск, где на пароходе «Святитель Николай» отбыл к месту ссылки в село Шушенское. Кстати, шестью годами ранее на этом же пароходе путешествовал ещё один глава Российского государства - Николай II, правда, тоже ещё будучи не императором, а цесаревичем.



Библиографический список

1. Воспоминания о В. И. Ленине, Т. 1. 1968
2. *Городецкий Е.А.* Главная магистраль Сибири. 2004
3. журнал Красный архив. 1934
4. *Крутовский В.И.* В одном вагоне с Лениным. 1929
5. *Ленин В. И.* Полн. собр. соч. Т. 55. 1974
6. *Логинов В.Т.* Владимир Ленин. Выбор пути Биография. 2005
7. Новосибирск. Путеводитель Petit Futé. 2006
8. Указатель железнодорожных сообщений. 1896.
9. *Улам А.* Большевики. Причины и последствия переворота 1917 года. 2004.
10. Ямщики в Новониколаевске. 2012

01.03.2016

Сотрудник музея города Новосибирска Константин ГОЛОДЯЕВ