



## Переславские ямщики

В начале века, чтобы попасть с железной дороги в Переславль-Залесский, был один путь — через станцию со сказочным названием «Берендеево». Здание станции было небольшое (оно и сейчас сохранилось с небольшими переделками), в то время с традиционным колоколом. Пассажирские поезда останавливались на ней два раза в сутки ровно на одну минуту.

Станция «Берендеево» находится от города на расстоянии в 21 километр, которое можно было проделать на «ямщиках» (в параконном экипаже) за три с лишним часа. Такой транспорт регулярно выезжал два раза в сутки из города на станцию к ночному и дневному поездам.

Переславская ямщина была известна с давних пор как гоньба по большому торговому тракту, соединяющему Москву с Севером. Это подтверждает наличие села с названием Ям, стоящего в непосредственной близости к этому пути. С появлением в стране железных дорог этот путь резко утратил своё значение. Если сейчас, чтобы перейти перекрёсток Ростовской улицы и Свободы, мы обязательно пользуемся светофором, то в те времена молодёжь города по вечерам спокойно гуляла парами и группами по этой дороге.

Транспорт в городе и районе был только гужевой, им доставлялись все необходимые грузы для города. Крупные промышленные предприятия имели собственные конные дворы, например, фабрика «Товарищества Переславской мануфактуры» («Красное эхо») имела до 50 лошадей, полки на железном ходу и легковые экипажи. В основном это были тяжеловозы, они вывозили на Берендеево готовую продукцию (пряжу), а обратно везли хлопок. За лошадьми внимательно ухаживали. Летом на головы всех лошадей одевались специальные соломенные шляпы, вся сбруя была строго закреплена за каждой лошастью.

Имели свой гужевой транспорт и другие предприятия. Но этого было недостаточно, поэтому для обеспечения перевозок всех грузов, включая и нужды торговли, в транспортных работах также принимали участие на своих лошадях и со своей упряжью крестьяне пригородных слободок, сёл и деревень, в том числе Никитской, Подгорной, Троицкой, Фёдоровской слободок, сёл Иванисово, Красное, Добрилово; деревень Коротково, Загорье, Никитская и других, которые извозом занимались круглый год. А в вывозке дров в зимнее время для промышленных предприятий и для населения на рынок участвовали крестьяне из всех селений, расположенных в лесной зоне района.

Перевозка пассажиров на станцию Берендеево к поездам и обратно осуществлялась ямщиками. Местом, где можно было заказать проезд в экипаже, была так называемая «биржа», которая находилась на Вознесенской улице (сейчас улица Свободы).<sup>1</sup> Тут же стояли в ожидании седоков легковые извозчики по городу. Те, кому нужно было ехать на станцию, шли к ямщикам на дом и делали заказ. Где жили ямщики, все жители хорошо знали.

Ямским делом занимались братья Иконниковы, Рубищевы, Гаврилов (прозвище Коньков), Кочнев, Исаев (прозвище Поросятников). По своему социальному происхождению они были выходцами из крестьян, мещан. А после революции этим делом занимались и потомки бывших дворян, как, например, Родышевский, Угрюмов. В семье ямщика, где были взрослые сыновья, обходились без найма работников, где их не было, нанимали работников, но и сами работали вместе с ними. Некоторые ямщики, как, например, Иконниковы, имели более десяти лошадей и могли выехать на 3—4-х экипажах, а у других был только один выезд. Экипажами летом служили большие тарантасы, а после революции появились дышловые параконные

\*Соболев, П. В. Переславские ямщики / П. В. Соболев // *Коммунар*. — 1986. — 10 сентября; 13 сентября; 16 сентября. — С. 2; 4; 4.

<sup>1</sup>Биржа была между магазином Общества потребителей, теперь это «первый номер», и Сергиевской двухэтажной церковью у моста. — *Ред.*

четырёхместные «ландо» на резиновом ходу, которые приобретались в Москве и Ленинграде, часто с графскими или княжескими коронами на дверцах.

Езда этих экипажей по берендеевской дороге, да с большим грузом (вместо четырёх сажали по шесть пассажиров, а сзади привязывались горы багажа) была недолговечной, они быстро ломались, резина с колёс сваливалась. Особенно мучительной была езда зимой. Лошади у ямщиков тоже обычно жили недолго, ежедневная езда на станцию по плохой дороге с перегруженным экипажем, плохой уход и корм — всё это быстро выводило лошадей из строя. Появится в запряжке новая, резвая лошадь, но пройдет месяц, и её не узнать — она превратилась в загнанную клячу, ведь всё держалось на кнуте. У большинства ямщиков экипаж со двора выезжал лихо, лошади бежали, колокольчик и бубенцы звенели, экипаж скрипел и гремел всеми своими частями. Но выехав за город, картина резко менялась, лошади переходили на шаг и медленно тащили экипаж.

Обычно у каждого ямщика были свои постоянные клиенты, которые с ним всегда ездили, и им при заказе всегда обещалось заднее место в экипаже (то есть лицом по движению). Условливалось, в каком часу ждать заезда, экипаж заезжал за каждым седоком к дому или квартире, чтобы забрать его с багажом, но часто оказывалось, что задние места все уже заняты, и приходилось садиться на первое место.

Много было и дорожных происшествий, потеряют в дороге багаж, а то и сам ямщик в «подпитии» свалится с козел, лошади встают, и перепуганные пассажиры идут на розыски потерянного ямщика. Легковые извозчики, их на «бирже» обычно стояло четыре-пять пролёток, обслуживали нужды горожан внутри города и прогулочные поездки за город: на «Ботик», к «Кресту» и в другие места гуляний, они же обслуживали и свадебные поезда в церковь и после венчания обратно. Из них запомнились извозчики В. Угрюмов и Иван по прозвищу «больничный», долгое время живший на квартире в доме Альбицких (улица Кардовского, 21). У последнего лошадь и упряжь были в большом порядке, лошадь он кормил хорошо, а кнут у него носил лишь символический характер и на кнотовище имел помпоны как украшение.

Ямщики существовали до появления первого автобуса в городе. Его создателями и организаторами были члены добровольного общества «Автодор». Дело началось с того, что где-то удалось приобрести старый грузовик австрийской фирмы «Пирс-Арроу». На его шасси был сделан большой деревянный фургон-салон вместимостью сорок пассажиров. Фургон был окрашен в коричневый цвет, по бокам написаны лозунги, призывающие вступить в члены общества «Автодор». Автобус-дилижанс получился солидного вида, его гараж находился во дворе райисполкома (Советская улица, 5). Старшим шофёром автобуса был Ф. И. Сорокин. В те годы шофёр в городе был редкостью и одевался он почти как современный лётчик: кожаное пальто, очки на кепи, на руках кожаные перчатки с раструбами. Механиком был латыш Янц. И вот этот первый переславский автобус начал свои первые рейсы по доставке пассажиров на станцию Берендеево и обратно, началось соревнование с ямщиками. Цены за проезд в автобусе были установлены значительно ниже, чем у ямщиков, народ потянулся к новому виду транспорта.

Но вначале выигрыш был на стороне ямщиков. Первое время в пути автобус часто ломался, трудно преодолевая Иванисовскую гору, были случаи, когда из ставшего в пути автобуса пассажиры перебирались в экипажи следовавших за автобусом ямщиков. Но появился второй грузовик, у него фургона не было, но был тент, и он в случаях ремонта автобуса его заменял, и рейсы на станцию стали регулярными. (Если у кого-либо из переславцев сохранилась фотография ветерана-автобуса, то она заслуживает передачи в наш Переславский музей).

А затем в городе на промышленных предприятиях появились новые советские грузовые автомобили: полуторки, трёхтонки, которые также стали делать рейсы на Берендеево и в нарушение правил брали пассажиров на груз, и не только на Берендеево, но и на Ярославль, и в Москву. С этим велась борьба, но ехать было нужно, и «грачи», как тогда называли этих незаконных пассажиров, продолжали ездить летом и даже зимой на «верхотурье» грузовых машин. Это прекратилось лишь в послевоенное время с развитием нормального автобусного движения.

С проведением в послевоенное время железнодорожной ветки от станции Берендеево до Переславля для грузового движения резко снизились грузовые перевозки по берендеевской дороге. Сейчас переславцы мало ездят в Москву или Ярославль через станцию Берендеево, и автобус, делающий рейсы из Переславля на Берендеево, в основном возит пассажиров не к железнодорожным поездам, а в посёлок Берендеево и близлежащие к дороге населённые пункты района.

Ушли в прошлое почти все виды гужевого транспорта, даже в колхозах и совхозах района, где они могли бы быть на многих работах более эффективны и экономичны, чем автотранспорт.

Вместе с ним ушли и такие профессии, как колесник, умельцы по изготовлению телег, саней, экипажей, ковали-кузнецы. В Переславле есть улица Кузнечная, здесь находилось несколько кузниц, вторая группа кузниц была на юго-восточной окраине города в районе бывшего Данилова монастыря, звон их молотов далеко был слышен по городу. Ежегодно 28 сентября на месте нынешнего рынка и по всей Урицкой улице развёртывалась большая Никитская конная ярмарка, она начиналась накануне подторжеством и продолжалась весь день. На ярмарке был большой выбор лошадей разных возрастов, пород и мастей. На неё съезжались не только переславцы, но и крестьяне соседних районов. Большое оживление на ярмарке вносили цыгане со своими лошадьми.

Лошадь в сознании человека навсегда останется верным помощником в труде и ратном деле, в народных былинах богатырь и его конь неотделимы. Вот почему с таким восторгом и любовью мы смотрим на замечательные тройки, воспетые в бессмертных творениях Пушкина, Гоголя, Тургенева, Толстого, и всегда интересуемся питомцами наших конезаводов. Но возродилась жизнь на старом торговом пути Москва—Север. Сейчас это асфальтированная автомагистраль, по которой непрерывным потоком двигаются грузовые и легковые автомашины, комфортабельные автобусы всех марок. Такое плотное движение через город автомобильного транспорта делает необходимым решение вопроса о строительстве окружной дороги вокруг Переславля, так, как это сделано у нашего соседа — города Ростова.

Переславцы теперь имеют возможность со своего автовокзала за три часа доехать до своего областного центра — Ярославля и столицы Родины — Москвы. Правда, остались проблемы внутреннего порядка. Это улучшение автобусного движения на дорогах района: Берендеево—Бектышево, Нагорье—Колокарёво, Рахманово, Юрьево, плохих из-за бездорожья в весеннее и осеннее время. Не организован проезд автобусом до нового кладбища, нет дежурного такси для обслуживания нужд населения внутри города. Существует и ряд других проблем, которые длительное время ждут своего решения. Полвека прошло с тех пор, как старые виды транспорта ушли в область предания. Молодые переславцы их могут видеть только в кино или по телевидению. Жаль, что при нашем музее мы не сохранили «ландо» или пролётки легкового извозчика, правда, есть архиерейская карета, но это был специальный вид транспорта. Старое уступает место новому, новое — новейшему. Таков закон жизни.

П. Соболев,  
внешт. корр.  
Август 1986 года.