

Без прошлого нет будущего

История – это наши корни и эволюция развития. Каждый народ выражает себя через эмоции и чувства - так возникает национальная культура, через разум - так возникает национальная философия и наука, и через действие, волю - так возникает национальная история (как процесс).

Станция Иланская: первая фотосессия



Н.И. Трофимов

Начало строительства нового вокзала станции Иланская невольно пробуждает интерес: а каким было самое первое вокзальное здание?

И резной палисад

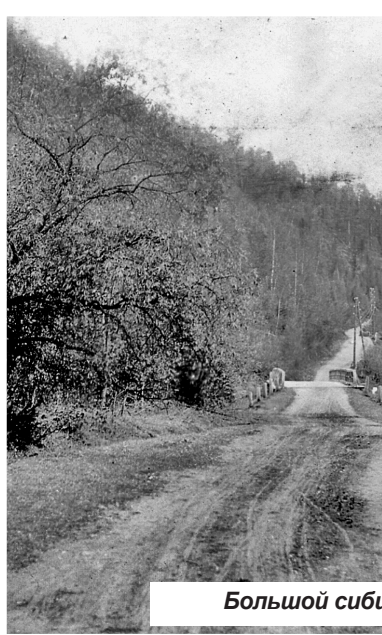
У современников, особенно у юных иланцев, я знаю, существует представление, что нынешний каменный вокзал был всегда. И правда, за 70 лет, что стоит это здание, выросло уже поколение и горожан, и пассажиров дальних поездов, и все мы привыкли видеть этот дом с вывеской «Иланская» таким, какой он есть сегодня.

Между тем, первые транссибирские экспрессы прибывали к деревянному перрону совсем другого вокзала. Вот он – на фотографии 1903 года.

Кто-то, глядя на снимок, вспомнит: да он такой же, как в Канске, в Нижнеудинске... Действительно, общее есть. И неспроста. Темпы, с которыми строилась железная дорога, требовали рационального подхода к строительству вокзалов, дело и иных стационарных сооружений.

Позтому были разработаны типовые проекты зданий под руководством главного архитектора Сибирской дороги Константина Константиновича Лыгина. За основу был взят «русский стиль», который хорошо прослеживается в архитектуре как кирпичных, так и деревянных строений.

И все же у каждого здания, у каждой станции на Транссибе – свое



Большой сибирский тракт



Станция Иланская



Вокзал станции Иланской

лицо. В резных карнизах, фронтонах, иных элементах оформления строители постарались создать каждому вокзалу свой неповторимый облик. И иланский «дом встреч и раслук» тоже имеет свое лицо, – это легко обнаружить, когда начинаешь сравнивать сохранившиеся старые снимки видов Транссибирской магистрали.

Станциям четвертого класса, которым и была причислена Иланская, полагаются деревянные пассажирские здания на каменном фундаменте и под железной кровлей. (На всем протяжении Средне-Сибирского участка дороги от Оби до Байкала был лишь один каменный вокзал – в Красноярске, на станции II класса).

Борясь с болотистой местностью, строители прежде забили под фундамент шестиметровые листовые сваи. Здание было исполнено из соснового бруса и обшито снаружи досками, изнутри – оштукатурено. Площадь вокзала – 60 квадратных саженей – позволяла вместить в себе буфет и кухню, общий зал ожидания (т.е. без разделения на пассажирские вагоны разного класса), билетную кассу и еще некоторые подсобные помещения.

От вокзала до пассажирского пути из толстых листовых плах был устроен перрон площадью в 80 кв. сажен. Со стороны поселка и от платформы здание было огорожено «фигурным палисадом». В ночное время внутри вокзал освещали керосиновые лампы, а снаружи зажигали керосиновые фонари. В целом «вокзальный комплекс» станции Иланской был сдан строителями в 1898 году и обошелся казне примерно в 25 тысяч рублей.

Практически сразу же он был востребован: началось регулярное движение пассажирских поездов, правда, пока еще не сквозное, а на принятых в эксплуатацию участках. Впрочем, и в период строительства по дороге было организовано движение как минимум трех пар поездов в сутки: один товарно-пассажирский и два товарных.

«Дорожник по Сибири и Азиатской России» (вып. II, 1899 год) публикует расписание движения пассажир-

ских поездов на первое полугодие 1899-го: окончательно устойчивое движение еще не установилось, поэтому постоянного расписания еще не было. От станции Енисей (мост через Енисей еще не введен в эксплуатацию) на Иркутск шли два поезда: скорый № 2 и «почтovo-товарно-пассажирский» № 4. «Скорый» ходил один-два раза в месяц по заранее объявленным часам. На путь до Иланской ему требовалось 12 часов, а в Иркутск он приходил через двое с половиной суток: то есть, отправившись 20 февраля в 2 часа дня с Красноярского правобережья, он прибывал к берегам Ангары 22-го в два часа ночи.

«Четвертый номер» ходил ежедневно. Но по нечетным дням это был «народный поезд», составленный исключительно из вагонов 4-го класса, а по четным формировался состав с вагонами 1, 2, 3 и 4 класса. Этот отправлялся со ст. Енисей в Иланскую прибывал в 10 утра, а в Иркутск приходил на исходе третьих суток – в 8 вечера.

Человек с фотоаппаратом

Пожалуй, самое время сказать слово об авторе этих фотографий.

Я давно искал снимки станции Иланской начала века. Думалось, ну вот хотя бы вокзал должен бы быть запечатлен. Здесь встречают, провозжат... Неужто никто не сделал «карточку» на память?

И вдруг такая удача: сразу несколько прекрасных, хорошо сохранившихся фотографий! Счастливый случай подарил мне осенью прошлого года знакомство (правда, заочное) с жителем Москвы Николаем Трофимовым. Он оказался владельцем и хранителем богатого архива своего деда Николая Ильича Трофимова (19.11.1877-29.08.1946), инженера, человека увлеченного с детских лет фотографией.

О нем можно сказать коротко. Родился он в семье земского врача. Рано осиротел: во время эпидемии холеры отец заразился и умер. Государство семью не оставило, была назначена пенсия детям (всего их в семье было 8 человек). Николаю была предоставлена возможность бесплатно закончить гимназию (правда не в Москве, мальчику на три года пришлось уехать в Тулу). В 1901-1907 гг. учился и

закончил Московское Императорское Высшее Техническое Училище (позже – МВТУ им. Баумана) и – в 1908 г. – электротехнический институт в Льеже (Бельгия). В качестве вольного слушателя посещал лекции Сорбонского Университета в Париже. Владел французским и немецкими языками.

В летний период 1903 и 1904 годов работал на Сибирской железной дороге в качестве практикующего инженера, – строителя-путейца, машиниста паровоза и проч.

Почему студент ехал в Сибирь, – объяснить легко. На практику и в те времена студентов обязательно отправляли. А на Сибирской дороге, где всегда было достаточно вакансий, можно было получить штатное место с окладом и причитающимися служазему магистралами выплатами на питание, квартиру и проч. К тому же на Сибирской дороге и оклады и пособия были значительно выше, чем на других казенных дорогах. А сироте приходилось полностью себя обеспечивать, да еще и помогать семье.

И, конечно, он не мог не прихватить в дальний путь любимую фотокамеру. И вот, благодаря этому увлечению, мы имеем замечательную серию снимков, на которых можем видеть родную станцию 110-летней давности. Отдельная благодарность Николаю Трофимову-младшему, который сохранил дедовский архив, оцифровал снимки и любезно поделился с нами. (Наиболее полно архив представлен на собственном сайте Трофимова-младшего: <https://fotki.yandex.ru/users/tschintamani/>).

Дворянское происхождение, увыв, но самым благоприятным образом сказалось на судьбе Николая Ильича. Довелось узнать ему и застенки ЧК, и буквально чудом обошли его репрессии 30-х... В советское время – до конца дней своих – он служил простым инженером на Мосводопровод.

Классная история

«Ст. Иланская. IV класса (967 верст от Кривошекова, 2299 верст от Челябинска). При станции, на средства фонда имени Императора Александра III, сооружается церковь во имя св. Благоверного Великого Кн. Александра Невского. Близ станции село Иланское, Канского уезда, на большом Сибирском тракте, при

(Продолжение на стр. 11)



Кантора службы пути

(Продолжение. Начало на стр. 6

речке Иланке, 874 д. об. п. Главнoе занятие жителей хлебопашество. Церковь Сретения Господня, церковно-приходская школа. В 2-х верстах от станции линия пересекает р. Иланку деревянным мостом, в 10 саженей, и затем переваливает через пологий водораздел между р.р. Иланкою и Поймою», – так характеризует новорожденную станцию самый первый «Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге» 1900 года. Следующий путеводитель, 1902 года выпуска, повторяет это описание, но прибавляет: «Депо и мастерские... 1-классное ж.-д. училище. Врачебный приемный покой... В полосе отчуждения образовался небольшой поселок из семейств служащих на линии и в мастерских, а также из торгующих разночинцев. Отсюда отправляются значительные хлебные грузы к востоку».

Снимки студента Николая Трофимова – подлинная иллюстрация к этим строчкам: мы видим и депо, и школу, и станцию...

Изображения храма во имя св. Александра Невского среди фотографий не нашлось, вероятно, не сохранился такой снимок.

Но свое примечание нам все же стоит сделать. Это тоже было типовое здание, тем не менее, своим декором также отличающееся от других церквей по Сибирской дороге. Замечательно другое: по Транссибу было несколько храмов Александра Невского. Почему? Ответ, оказывается, прост. Александр Невский был небесным покровителем Александра III – инициатора и фактического руководителя грандиозного строительства «Великого Парового Пути». Вот поэтому и на станции Иланской и был возведен этот «храм, должностоящий служить памятником Царю-Миротворцу на Великом Сибирском пути, им же задуманном и основанном».

И еще некоторые пояснения. Врачебный приемный покой был рассчитан на 5 кроватей, при нем были врач и фельдшер, которые обслуживали довольно протяженный участок от Канска до ст. Ключи.

Школа, она есть на довольно живописном снимке Н.И. Трофимова, в первые годы была начальной: «одноклассная» – это обозначение ступени образования, а не лет обучения. То, что мы теперь называем классом (первый, второй и так далее) прежде именовалось «группой». Говорилось: «Я окончил только две группы», – то есть не прошел полного курса обучения в начальной школе (как правило, четырехлетней). Позже иланская школа стала двухклассной, или двухступенчатой, т.е. давала неполное среднее образование, что соответствовало советской школе-семилетке (или позднее – восьмилетке).

Здание школы тоже типовое, на первом этаже размещались

учительская, раздевальная и две классные комнаты, на втором – четыре классные комнаты. В одноэтажной пристройке к двухэтажному зданию – «рекреация». Высота потолка в пристрое была гораздо больше, чем в классных комнатах – 5,4 м, тогда как в классах – 3,5 м. Это был зал со сценой, он также служил и для занятий гимнастикой. Здесь проводились все общешкольные мероприятия. Иногда за небольшую арендную плату, поступавшую в бюджет школы, его сдавали для проведения спектаклей, концертов и других общественных мероприятий. Ведь в то время в поселке только училище имело такой вместительный зал.



У канторы в ожидании получения

но также типовое: на 6 стоек из тесаного камня и кирпича, под железной кровлей, точно такие же были на станциях Нижнеудинск, Зима, Иннокентьевская (современный Иркутск-Сортировочный). В комплексе депо входили мастерские, – первоначально это были деревянные цеха для ремонта подвижного состава, в т.ч. и вагонов.

Здесь же – на снимке депо хорошо видно – было возведена водонапорная башня, или, как тогда говорили, «водоенное здание», с баком емкостью 8 куб. саж. для заправки паровозов водой. Такого же размера баки были установлены на станциях Канск, Нижнеудинск, Тулун и др. Этого объема воды было достаточно для существовавших в ту пору размеров движения и использовавшегося парка паровозов. Башня эта стоит и по сию пору на территории локомотивного депо. Но вот при коренной реконструкции дороги и станции, при строительстве вторых путей, в 1906-1910 гг. пришлось строить уже новое водоенное здание – в виде двух объединенных цилиндров из темного кирпича, здание, создающее архитектурную доминанту железнодорожной части города.

Для подачи воды на станцию в комплексе с водоенной башней было устроено водоподъемное сооружение, попросту – водоканка, а также и искусственный водоём. То, что частично сохранилось, и что мы видим еще теперь, пруд, плотина, каменная паровая водоканка (когда-то с мощными насосами Веринготона) – это все плоды трудов второй половины первого десятилетия XX века. А первоначально и пруд был поменьше, помельче, и водоподъемное сооружение скромнее (и по размерам, и по используемой технике).

Так вот, о последнем – о техническом решении, и надо сказать особо. В качестве водоподъемного механизма тут использовался пульсомер. Что это такое? Словарь начала века объясняет просто: «водяной насос, действующий непосредственно давлением пара на поверхность воды, без поршня. Изобретен Голлем в 1871 г.». Словарь железнодорожных терминов (1941 г.) подробно объясняет принцип действия этого самого пульсометра, и что важно, отмечает: «применяется для временных систем водоснабжения при постройке жел.-дор. линий».

Вот он, загадочный «Бульзонт» откуда взялся! И напрасно, я считаю, в казенных бумагах когда-то настойчиво стали править это народное название пруда на какой-то «Пульсометр». Тем более, что и такое название, оказывается, неправильное!

Эх, сколько поколений пацанов прошло «крещенье» в этой купели! Для тысяч и ты-

сяч иланцев Бульзонт значит куда больше, чем Волга, чем Енисей, да и вообще все реки мира, а заодно – и моря! И разве он не заслужил вернуться на карту города под родным именем? Как там у поэта: «хоть имя дико, но оно ласкает слух мне...»

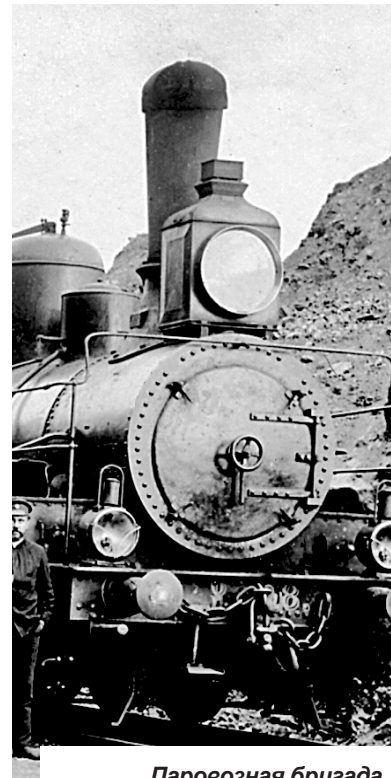
Так что – даёшь Бульзонт!

Сохраните семейный альбом

В этой пачке снимков, что подарил нам Николай Ильич Трофимов, остались еще фотографии, о которых мы не успели поговорить. Мне очень нравится, к примеру, фотопанорама старого сибирского тракта со столбами телеграфной линии на обочине. Телеграф прошел в гущу Сибири, между прочим, еще в 60-е годы XIX столетия. А железнодорожный телеграф был устроен на 30 лет позже. 5 апреля 1896 г. газета «Восточное обозрение» сообщила, что телеграфная связь начала действовать между Томском – Красноярском – Бирюсой. А в октябре того же года телеграфная линия в два провода была устроена до Нижнеудинска и в один провод до Иркутска.



На пикнике



Паровозная бригада



Железнодорожная школа



Коммуна

Юрий ВАХРИН. Фото из архива Николая ТРОФИМОВА. (АП)