

# 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, выросли уже поколения 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, припомнит: 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, депо и иных станционных сооружений.

Поэтому 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

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

Станциям четвертого класса, которым и была причислена Иланская, полагались 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 пассажиров вагонов 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 «почтово-товарно-пассажирский» № 4. «Скорый» ходил один-два раза в месяц по заранее объявленному числам. 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 половине девятого вечера, в Иланскую прибывал в 10 утра, а в Иркутск приходил на исходе третьих суток – к 8 часам 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-то должен бы быть запечатлен. Здесь встречаются, провозаюют... 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 немецким 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 служащему магистрали 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, увы, не 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 Мосводопроводе.

### 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)



Большой сибирский тракт



Станция Иланская



Вокзал станции Иланской



Контора службы пути