

М.Б. Аксельрод

Великий путь

**Виды Сибири и Великой Сибирской железной
дороги**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
М11

М.Б. Аксельрод
М11 Великий путь: Виды Сибири и Великой Сибирской железной дороги / М.Б. Аксельрод – М.: Книга по Требованию, 2021. – 130 с.

ISBN 978-5-458-23530-3

В 1899 известный красноярский фотограф М.Б.Аксельрод выступил в качестве издателя книги «Великий путь». Виды Сибири и великой Сибирской железной дороги» другого фотографа - И.Р.Томашкевича. В 1900 г. альбом особо был отмечен на Всемирной выставке в Париже. Это издание было посвящено завершению основного этапа строительства «Великого пути» - Транссибирской железной дороги, соединившей Европейскую Россию с Тихоокеанским побережьем. Альбом «Великий путь» состоит из фотографий Томской и Енисейской губерний с Обь-Красноярским отделением и Томской ветвью Средне-Сибирской железной дороги, на которых запечатлены характерные виды местностей, городов, больших селений и сооружений дороги.

ISBN 978-5-458-23530-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

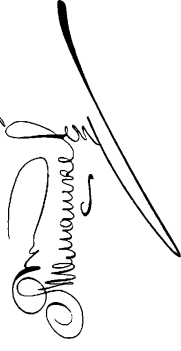
Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

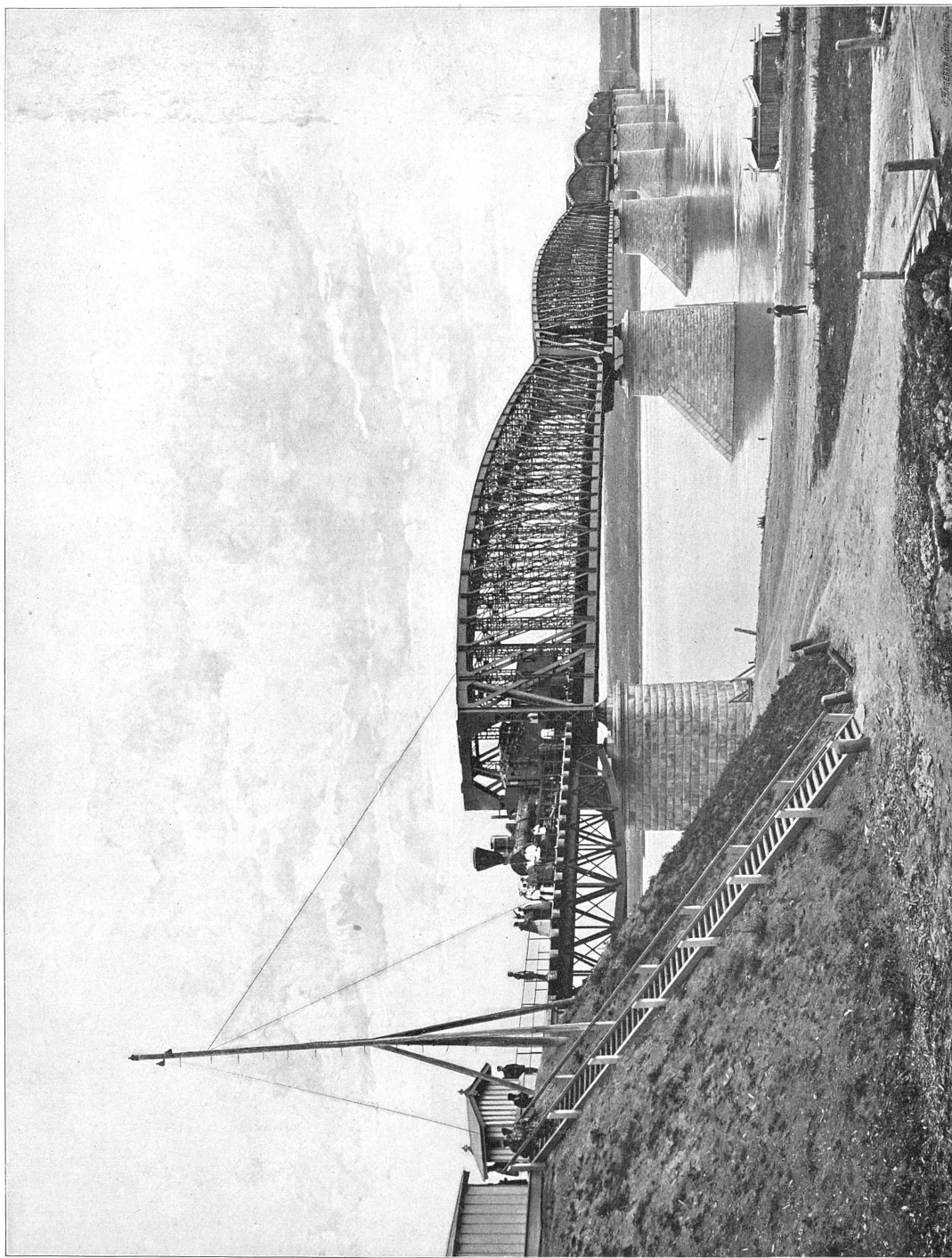
А слава со всякой степеню доблестворить все возрастающей интерес, возбудивший Сибирью и сооруженный Сибирской желѣзной дороги; нами предпринимается обширное изданіе альбома видовъ Сибиря и Сибирской желѣзной дороги. Составляющій первый выпускъ этого изданія заключаетъ въ себѣ 124 вида Камской и Сибирской губерній съ Обь-Красноярскимъ отдѣленіемъ и Томской вѣтвью Транс-Сибирской желѣзной дороги и состоитъ изъ наиболее характерныхъ видовъ местности, городовъ, большихъ селеній, типовъ инородцевъ, всего ближе или мене заслуживающихъ вниманія, сооруженій дороги и т. п.; при составленіи альбома, мы выбрали и лишь тѣ виды, которые представляютъ тотъ или иной интересъ.

Видовой нашей, такимъ образомъ, является желаніе дать возможность каждому за невысокую плату навсегда ознакомиться съ Сибирью, ее природой, населеніемъ, достопримечательностями, а также и съ сооруженіемъ желѣзной дороги.

Надѣясь думать, что общество радушно встрѣтитъ наше изданіе, являющееся первой попыткой нагляднаго описанія Сибиря.

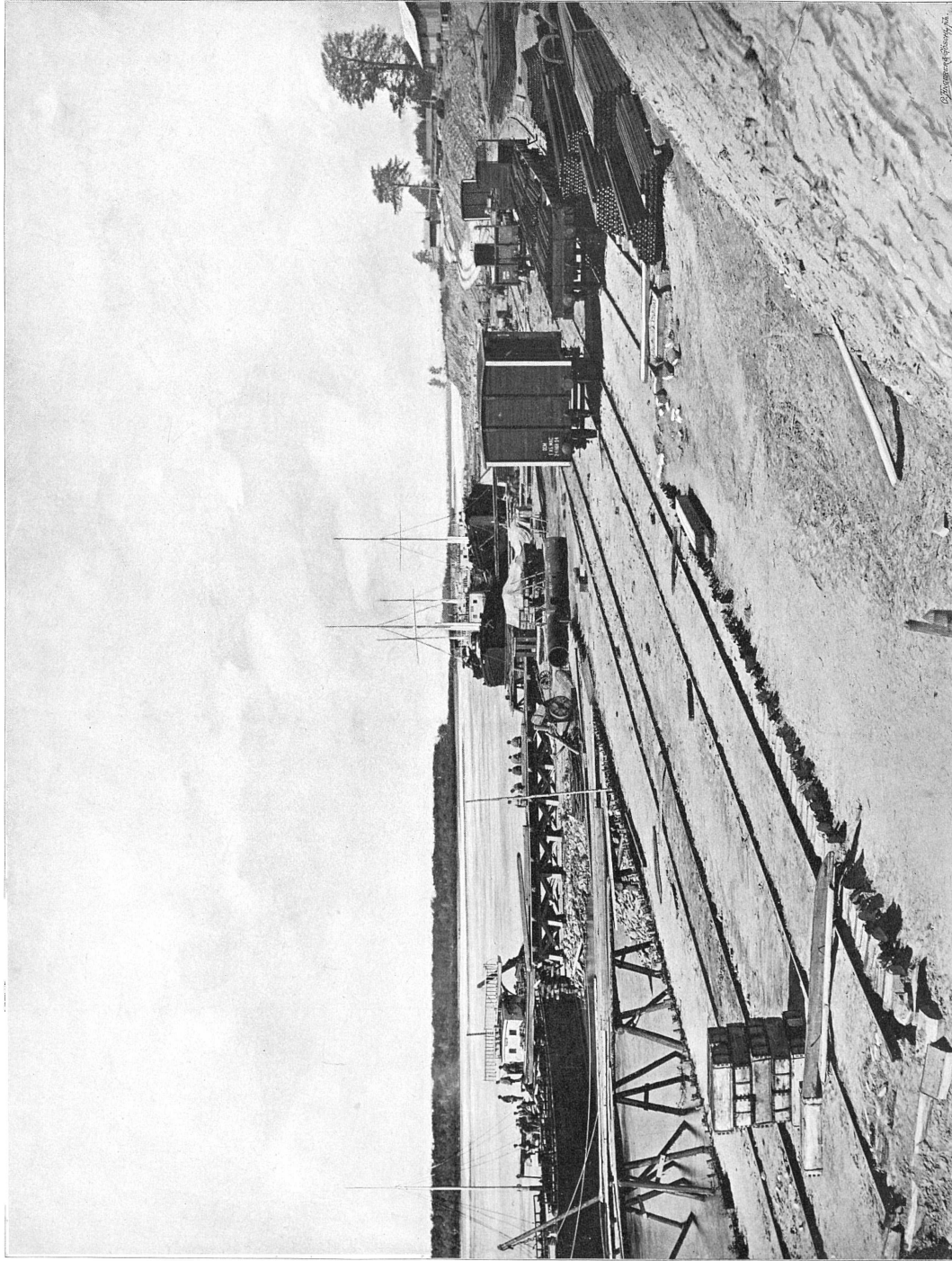
М. Александрова.





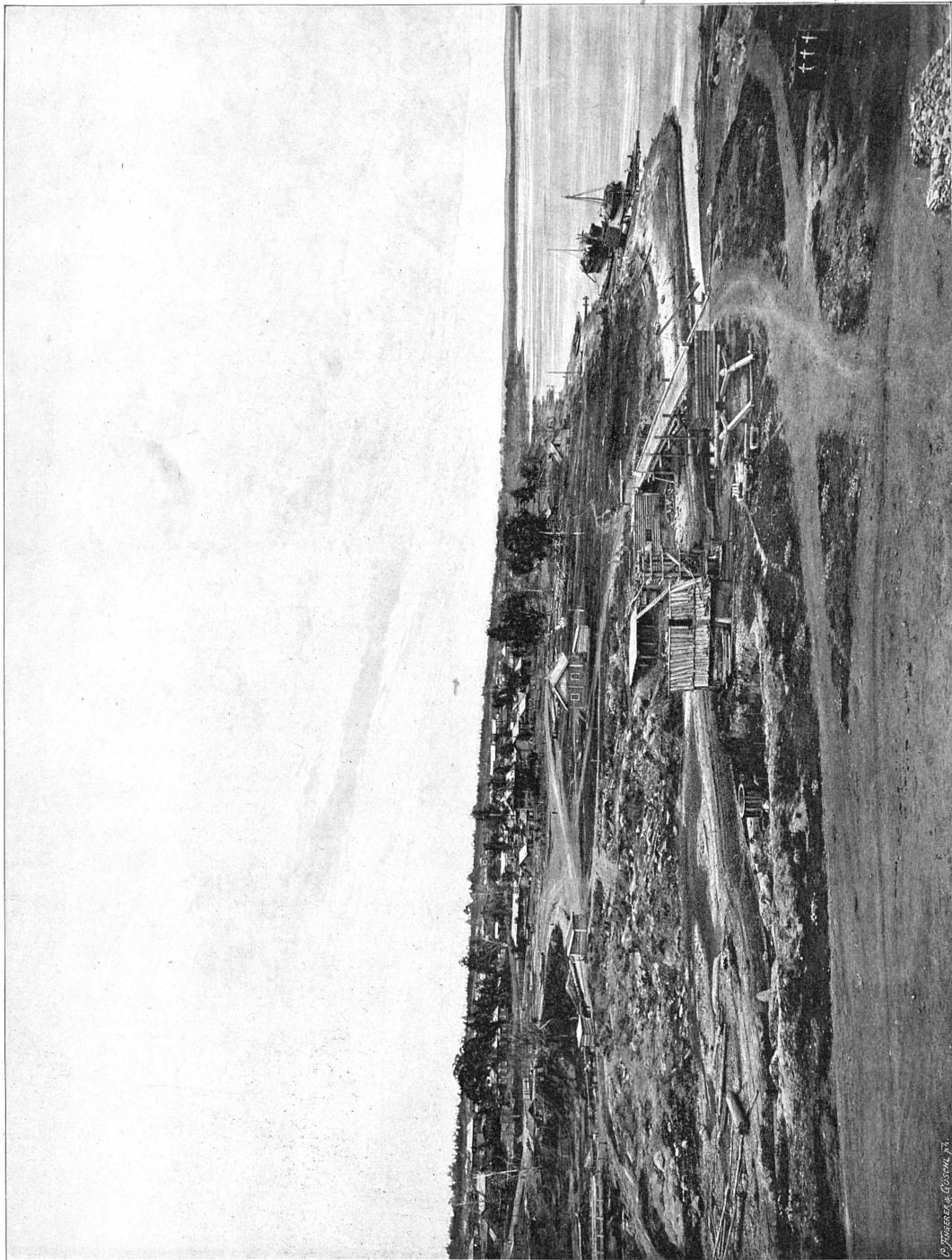
Мостъ черезъ рѣку Обь. Рѣка Обь, одна изъ величайшихъ рѣкъ Сибири, образуется въ Байскомъ Озёрѣ, Томской губернии изъ слиянiя двухъ рѣкъ: Бити и Катуня и впадаетъ въ Обскую губу Севернаго Ледовитаго океана, протекая на этомъ разстоянiи 3600 верстъ. Въ верхней части теченiя дно рѣки каменистое, нередко встрѣчаются мелки и перекаты, въ нижнюю воду жывущиа сухоходцы; ниже Лохи сухоходство не встрѣчается прештствiей. Рѣка Обь чрезвычайно богата рыбою, особенно въ низовьяхъ. Ежегодно добывается не мѣнѣе полутора милiона пудовъ рыбы, икры и ивяти. Въ рыболовные промысла сдаются ихъ вѣдѣльцами-осичами почти даромъ, иногда при помощи обжины, развличивать рыбопромышленниками, акцизипирующахъ дозвѣрiе простодушныхъ дикарей.

Мостъ черезъ рѣку Обь, построенъ на 1888 г. Запдно-Сибирской желѣзной дороги и составляетъ какъ бы соединительное звено между этой линiей и Средне-Сибирской желѣзной дорогой. Мостъ перенять сѣжю 50 ти сажен. и дружи 10-ти сажен. пролетами. вѣсь которыхъ, равнѣ около 270.000 пудовъ. При сооружеши опоръ употреблены кессоны 70-ти футовой длины. Работа въ кессонахъ сопряжена съ большими трудностями и опасностями. такъ какъ зѣвъ рабочему приходится выдерживать усиленное давленiе воздуха; поэтому то кессонная работа начинается вѣже остальнахъ. — Мостъ черезъ рѣку Обь, выстроенъ по проекту профессора Екатеринбургскаго инженернаго вѣдѣльства; стоимость моста равна около 2.000.000 рублей.



Пристань на рѣкѣ Оби — находится въ 2-хъ верстахъ отъ ст. Оби, отъ которой къ пристани проложена ветка. Рѣка Обь беретъ начало въ Монголи и впадаетъ въ Северный океанъ, принимая на длинномъ пути своего множество рѣкъ. Обь впадаетъ обширный бассейнъ, въ которомъ правильное судоходство поддерживается на протяженіи 15.000 верстъ. Хотя Обь въ низовьяхъ отъ пристани Самарово весьма многоводна, судоходство впасть по ея теченію не равно, вследствие слаборазвитости вѣтвистости, по которой она протекаетъ, зато вверху до Барнаула, а иногда и до Бійска на протяженіи 2000 и болѣе верстъ по Оби происходитъ довольно оживленное движеніе пароходовъ. Въ настоящее время по Оби и ея впадинамъ, приспособъ рефрируютъ

около 100 пароходовъ съ 200 баржами. Большая часть пароходовъ буксируютъ баржи съ хлѣбомъ, идущимъ изъ Сибири или въ Сибирь. Главнѣйшія пристани являются: Бійскъ, Барнаулъ, Суругутъ, Березовъ и Обдорскъ и много другихъ. За послѣднее время движеніе пассажирскъ отъ Томска до Омска по р. Иртышу, Турѣ и Оби почти совсѣмъ прекратилось, благодаря дешаванъ и быстрой желѣзнодорожно сообщенію. Большая часть грузовъ также слѣдуетъ по желѣзной дорогѣ, впрочемъ несорпыхъ, перевозимыхъ пароходами. Въ верхояхъ Оби до Барнаула и Бійска судоходство по-прежнему, съ нестройкой желѣзной дороги, болѣе развито, благодаря успешному вывозу сибирскаго сырья въ Европейскую Россію и заграницъ.



В Ново-Николаевск. Фото И. Голшеничъ.

Общій видъ Ново-Николаевскаго Поселка. Ново-Николаевскій поселокъ расположенъ на правомъ берегу р. Оби и рѣкъ Камель и впадоюшей въ нее на асф. принадлежащей кабинету ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА и входящей въ составъ Алтайскаго Горнаго округа. Вызванный въ жизнь проведеніемъ жезвеной дороги, Ново-Николаевскій поселокъ развивается съ замѣчательной, чисто американской быстротой, приобретя съ каждымъ годомъ все большее и большее значеніе, благодаря выгодному своему мѣстоположенію. По послѣдней переписи, жителей поселка зарегистрировано до 15.000 душъ обою пола.

Вѣбный видъ Ново-Николаевскаго поселка, раскинувшася на протяженіи 7—8 км. вѣрст, представляетъ характерную картину кипучей, лихорадочной

жизни первыхъ пионеровъ въ новомъ краѣ: выростаетъ изба поселенца, къ ней прилагается другая, третья и такъ образуются цѣлыя улицы домовъ, не рѣдко кричащихъ, съ невыкоренными пилами, но всегда полныхъ куда то спешащихся жителей паровозовъ.

Поселокъ раздѣляется на 6 улицъ и сорокъ кварталовъ, большая часть которыхъ уже асфальтирована. Въ настоящее время въ Ново-Николаевскѣ есть 2 храма, дѣя церковно-приходскія школы и 2 съев. классные училище, открытое по инициативѣ Г. М. Будагова и напѣе перемещеное въ рѣдкѣе Алтайскаго Горнаго округа. Вообще этотъ поселокъ, развиваясь усоренными темпами, имѣетъ все шансы стать въ недалекомъ будущемъ значительнымъ, значительнымъ городомъ.



Остыки. Селения остыковъ разбросаны въ 30, а иногда и больше верстахъ одно отъ другого и строятся по преимуществу по берегамъ рѣкъ, и ближе къ лѣсу. Ибаба остика, или юрта, сколочена изъ бревенъ; въ углу, около двери, ставится татарскій чучалъ съ постоянно поддерживаемой описью, козья стѣга влуду паря, покрытая рогозани, сплетенными изъ травы. Для поклада рыбы есть явбары на высокихъ столбахъ. Юрты служатъ остику для зимняго пребыванія, — лишь только вскроется ледъ, остиакъ собираетъ все свое имущество, складываетъ его на лодки и отправляется на рыболово лолю къ берегамъ рѣки, — здѣсь живетъ онъ до заморозковъ. Рыбная лодка въ теченіе лѣтняго времени и охоты зимой составляетъ единственныя жилища, обвѣнчивающія остиакъ существованіемъ. Какъ бы не была проста жизнь остика,

однако, соприспособленіе съ русскими послужило достаточнымъ поводомъ для установле-
 зенія торговыхъ отношеній. Впрочемъ, существующій способъ стѣлки-обвѣтъ является
 очень выгоднымъ для русскихъ, и употребляемъ для пашинныхъ остиковъ, вывѣн-
 живающихъ на малокѣсныхъ бездѣлнхъ дорогахъ жѣла, какъ напр. соборы, горюесты, зпещу
 и пр. Остиакъ очень сурового, честнаго, добраго, поесторичнаго, тиха, правоваго и хол-
 чаднаго, какъ орудкованнан его безмятежныя пустыни. Когда остиакъ дома, онъ ницго
 не дѣлаетъ, въ продолженіи вѣдлахъ дѣй, забавляясь куренцемъ и жванкой табаку,
 — все тѣмъ же домашней работы возложена на женщины, положеніе которыхъ без-
 условно подчиненное. Остиакъ смотритъ на женщину, какъ на существо, неизвѣримо
 ниже егъ стоящее и недостойное даже чести вабѣтъ съ нимъ вѣтъ.



Общій видъ станции Обь. «Обь», дачная станція Средне - Сибирской желѣзной дороги, расположена въ 1 1/2 верстахъ отъ рѣки того же названія, на ровной, весьма слегка приподнятой, местности. Многочисленная стационная постройка, легки и изящныя, расположена по обѣ стороны пассажирскаго здания, почти прилегаютъ къ строениямъ Ново-Николаевскаго поселка. Движеніе паровозовъ въ Обь ночью непрерывное, оживленіе и суета не прекращаются: здѣсь идетъ на грузжа и выгрузка вагоновъ, сотни рабочихъ подъ звуки лихо переставляютъ на своихъ долгихъ плечахъ тяжелые токи съ товарами, тащъ маневри-

руютъ паровозы, рубянки выстраиваютъ предупредительный задымагося проходной; весною и лѣтомъ здѣсь можно встрѣтить огромныя толпы переселенцевъ изъ Европейской Россіи въ Сибирь... Вначеніе станціи «Обь» отъ достаточной ясностью опредѣляется положеніемъ ея на магистраль, около судоходной рѣки. Въ сѣверныхъ 200 отъ станціонныхъ построекъ, въ направлеши къ рѣкѣ, находится красивое новое здание 2-го классаго училища выстроеного, по инициативѣ инженера Г. Жандра, на средства желѣзнодорожнаго ведомства. Въ училище принимаются исключительно дѣти желѣзнодорожныхъ служащихъ.

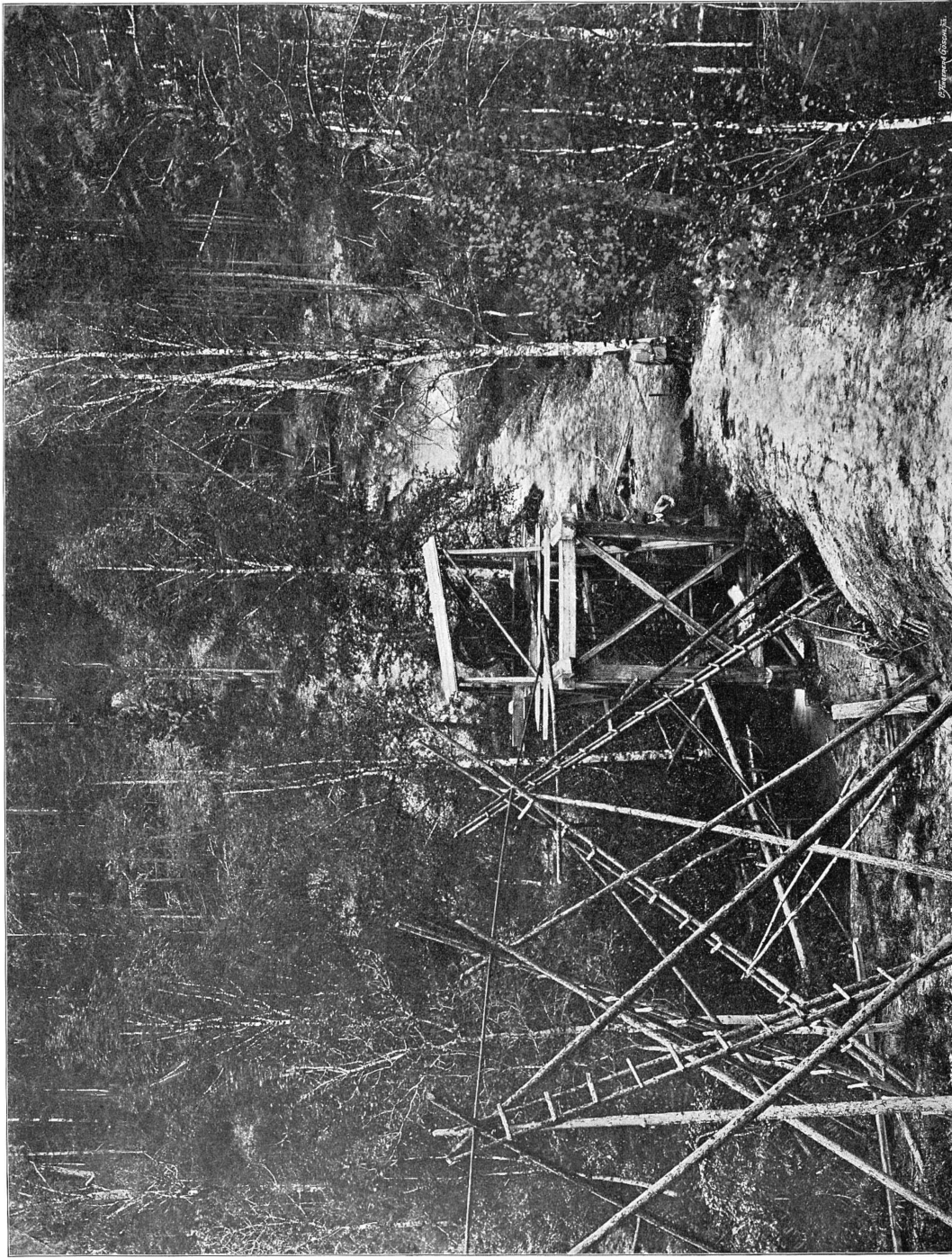
ФОТ. И. ГОЛАШЕВИЧЪ.



тип. «Штабелевская» из конг.

Пассажирское здание на станции «Об'». Пассажиры здания на станции Средне-Сибирской желѣзной дороги, сооружено англичаи, зашпекскому каждой изъ одио (на ст. Красноярскѣ) 3-го 6, 4-го 4 и 5-го 12. На станции Об' пассажирское здание 3-го класса. Деревянное, на каменномъ фундаментѣ, крыто желѣзномъ. Стоимость его постройки равна приблизительно 18.000 руб. Воскрѣе здание разбитъ большой сѣнью, принятю заславойи въоря путешественника. Утолщенный одиообразный

видомъ, стены по Западно-Сибирской желѣзной дороге. Внутри здания нѣсколько гбено-вато, что собственно замѣтно, въ багажномъ отдѣленіи и въ залахъ 1, 2 и 3 классовъ. Кроме пассажирского и водооудержающаго здания, на ст. Об' есть слѣдующиіи желѣзно-дорожныя постройки: водоезное здание, паровое здание, мастерскія и 12 залыхъ до-воя. Общая стоимость послѣднихъ въсѣхъ ст. сараи, складовъ, коровника, депо-кави и проч. надворныхъ строений, равна около 80.000 руб. Для поданія медицинскіи помощи заболѣвающимъ, на ст. Об' живеть участковый врачъ, фельдшеръ и акушерка.



Временное водоснабжение станции «Обь». Воду для питания паровозов до проведения трубы, устройства и оборудования подвешивать и подпорки делать в этой беруть из лесных, находящихся или на главной линии или вблизи от нее. Для этого устраивается деревянный бак, который, при помощи пульверизатора, (см. план рисунка) наполняется водой в необходимом количестве. Ямки эти устраиваются обильно в верстах в 4—5 от станции. Источниками временного (как и постоянного) водоснабжения служат подземная вода, для пользования которыми направлять большие бассейны, рвы и ручьи; овраги и пруды; при устройстве водоснаб-

жения из оврага или пруда, определяется объем иль, который должен быть равен потребности потребности воды на станции; если в известной местности встречается не один ключ, а несколько, то в случае недостатка воды в самом большом из иль, в иль присоединяются другие, которые образуются срубами и соединяются с главными деревянными галереями.

Из местностей, лишённых рыв, озер, прудов и ключей источниками водоснабжения служат болота.