УДК 72.036

DOI: 10.31675/1607-1859-2018-20-3-57-70

*Е.В. ЧУГУНОВ,
Новосибирский государственный университет
архитектуры, дизайна и искусств*

ВОЕННО-СТРАТЕГИЧЕСКИЕ КОМПЛЕКСЫ НА ВЕЛИКОМ СИБИРСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПУТИ КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX В.

Исследована транспортная составляющая военно-стратегической роли городов Омска и Ново-Николаевска конца XIX – начала XX в. Показано влияние военно-стратегических планов Российской империи на пространственное развитие транспортных комплексов Омска и Ново-Николаевска и, как следствие, их архитектуру. Посредством изучения архивных и литературных источников определены состав и роль военно-стратегических комплексов на железной дороге.

Ключевые слова: Великий Сибирский железнодорожный путь; Омск; Ново-Николаевск; железнодорожный комплекс; транспортная инфраструктура; дореволюционная архитектура; XIX в.; XX в.

Для цитирования: Чугунов Е.В. Военно-стратегические комплексы на Великом Сибирском железнодорожном пути конца XIX – начала XX в. // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2018. Т. 20. № 3. С. 57–70.

*E.V. CHUGUNOV,
Novosibirsk State University of Architecture, Design and Fine Arts*

STRATEGIC COMPLEXES ON THE GREAT SIBIRIAN RAILWAY LATE IN THE 19th AND EARLY 20th CENTURIES

Purpose: The aim of the paper is to explore the transport component of the strategic role of the cities of Omsk and Novo-Nikolaevsk late in the 19th and early 20th centuries. **Methodology/approach:** In this study, archival and literary sources are used to determine the composition and the role of the strategic complex on the Great Siberian Railway. **Research findings:** It is shown that the strategic plans of the Russian Empire on the development of the transport facilities in the cities of Omsk and Novo-Nikolaevsk had an effect on their architecture. **Practical implications:** The results of this study can be applied in the further investigations on transport complexes in the cities of Omsk and Novokolayevsk. **Originality/value:** Research results show the development of the transport component of the cities of Omsk and Novo-Nikolaevsk during the First World War. The proposed schemes and studied archival materials describe the spatial and stylistic components of this complex.

Keywords: Great Siberian Railway; Omsk; Novo-Nikolaevsk; railway complex; transport infrastructure; pre-revolutionary architecture; 19th century; 20th century.

For citation: Chugunov E.V. Voenno-strategicheskie komplekсы na Velikom Sibirskom zheleznodorozhnom puti kontsa XIX – nachala XX v. [Strategic complexes on the Great Siberian Railway late in the 19th and early 20th centuries]. Vestnik tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture. 2018. V. 20. No. 3. Pp. 57–70. (rus)

Строительство Великого Сибирского железнодорожного пути от Урала до Тихоокеанского побережья Российской империи предполагало решение нескольких стратегических задач – хозяйственного развития с целью включения сельскохозяйственных и природных ресурсов Сибири в отечественную и мировую экономику и связанного с этим процессом переселения в Сибирь крестьян из Европейской России. Вместе с тем, несомненно, подразумевалась и активно реализовывалась в начале XX в. военно-стратегическая роль непрерывного рельсового пути в азиатской части Российской империи.

В реалиях войн начала XX в. города Западной Сибири, расположенные в глубоком тылу страны и контролирующие огромные сельскохозяйственные ресурсы и крупные мобилизационные резервы, приобрели ключевую стратегическую роль в оборонной системе всей Российской империи. Это произошло во второй половине XIX в., когда значение городов-крепостей резко упало после того, как географические границы Российской империи оказались значительно отодвинуты в южном и восточном направлениях (рис. 1). Новая военная доктрина опиралась на военные градостроительные образования с развитыми между собой транспортными артериями, по которым можно было бы оперативно обеспечить транспортное сообщение с театром военных действий в Европейской России и на Дальнем Востоке.

Рис. 1. Великий Сибирский железнодорожный путь в границах азиатской части Российской империи к началу XX в. Схема автора

Население Сибири возросло с 5,4 млн чел. в 1897 г. до 8,5 млн чел. в 1911 г. В Омске в течение 5 лет, а именно с 1895 по 1900 г., население увеличилось в два раза, а к 1911 г. в 4,5 раза [7], в то время как население Ново-

Николаевска с 1898 по 1903 г. увеличилось в 3,3 раза, а к 1913 г. возросло в 11,4 раза [8]. Рост населения напрямую зависел от увеличения количества новых поселков, полустанков, разъездов и бурного роста городов, расположенных вдоль железной дороги. Города, расположенные в Западной Сибири на пересечении Великого Сибирского железнодорожного пути с крупнейшими водными артериями Западной Сибири (р. Обь и р. Иртыш), стали ключевыми поселениями в военно-стратегическом плане Российской империи. Поэтому возрастало значение Омска и Ново-Николаевска как перспективных стратегических транспортных узлов. Строительство железной дороги также предопределило развитие в поселениях коммерческой и промышленной деятельности.

Роль этих городов как стратегически важных военных и транспортных центров проявилась в период Русско-японской войны и особенно ярко и результативно в годы Первой мировой и Гражданской войн. Оказалось, что Омск и Ново-Николаевск, несмотря на отдалённость от мест ведения боевых действий, имели большую значимость в военно-стратегических планах Российской империи. Здесь оперативно и безопасно от ведущихся в европейской и дальневосточной частях страны военных действий сосредоточивались крупные людские, военно-промышленные и мобилизационные ресурсы, активно велась подготовка воинского контингента и осуществлялась оперативная отправка новых воинских формирований в западном и восточном направлениях. В частности, отмечалось, что г. Ново-Николаевск является местом расположения значительного числа войсковых частей и всех необходимых учреждений, в их числе: Обское продовольственное интендантское заведение и Ново-Николаевский местный лазарет, а сама местность весьма богата провиантом и фуражом [6, с. 13]. Отлаженное взаимодействие транспортных, складских и производственных комплексов в общей функциональной структуре градостроительных образований обеспечивало выполнение мобилизационных и снабженческих функций своевременно и качественно.

В функционально-планировочной структуре Омска и Ново-Николаевска немалые площади занимали транспортные комплексы, сыгравшие огромную роль в формировании и развитии военно-стратегической роли городов (рис. 2). В большей степени транспортный комплекс повлиял на развитие планировочной структуры Омска, где железная дорога появилась намного позже, чем сложилась и развивалась военная функция поселения.

Ядрами транспортных комплексов, бесспорно, являлись станции железнодорожных вокзалов «Омск» и «Обь» (позже «Ново-Николаевск») с окружающими их многочисленными постройками. Основная часть сооружений развитой инфраструктуры располагалась в полосе отчуждения железной дороги [1, с. 64–66].

В г. Ново-Николаевске транспортный комплекс сформировался вместе с городом, органично вписавшись в планировочную структуру поселения, и явился начальным пунктом Средне-Сибирской железной дороги, расположившимся в непосредственной близости от р. Оби и включающим в себя транзитный Великий Сибирский железнодорожный путь, ведущую водную артерию Западной Сибири – р. Обь и в 1915 г. – Алтайскую железную дорогу.

Рис. 2. Расположение железнодорожных путей, железнодорожных станций, речных пристаней в г. Ново-Николаевске на р. Оби (слева); расположение железнодорожных путей, железнодорожных станций, речных пристаней в г. Омске на р. Иртыш (справа). Схемы автора

Это давало Ново-Николаевску возможность, по сравнению с другими сибирскими городами, наиболее эффективно и оперативно использовать военнотранспортный комплекс с его рациональными и кратчайшими связями между железной дорогой и речными пристанями, что оказалось крайне необходимо в военное время. Именно здесь достигалась непосредственная и оперативная связь системы обских пристаней и транзитной железной дороги с её алтайской веткой (рис. 3). Это оказалось решающим фактором в развитии военнотранспортной роли Ново-Николаевска в военных действиях нового типа начала XX в.

В г. Омске, влиятельном соседе Ново-Николаевска, напротив, транспортный комплекс сформировался уже в готовой планировочной структуре и находился на городской окраине. Великий Сибирский железнодорожный путь проходил в стороне от городской застройки и не был непосредственно связан с речными пристанями и с их развитыми складскими помещениями, находившимися на р. Иртыш в центральной части города. К тому же не существовало непосредственной связи между пристанями и железнодорожной инфраструктурой.

Большая часть сооружений военного назначения: продовольственный пункт с воинскими платформами, лагеря Омских полков, военные стрельбища – расположились в непосредственной близости от транспортного комплекса и фактически являлись единым военнотранспортным образованием на территории города. Это давало еще одно стратегическое преимущество Омску по сравнению с Ново-Николаевском.

Рис. 3. Транспортная инфраструктура г. Ново-Николаевска в начале XX в. Схема автора

Трагические события Первой мировой и Гражданской войн наглядно доказали ценность западно-сибирских городов, где военно-стратегическая роль Ново-Николаевска как транспортного центра возрастала и фактически ничем не уступала крупнейшему военно-транспортному центру Западной Сибири – г. Омску.

Опыт предвоенных лет и непосредственно Русско-японской и Первой мировой войн показал, что железнодорожные комплексы станций «Обь» (позже «Ново-Николаевск») и «Омск» Омской железной дороги, являясь крупными военно-транспортными узлами на территории азиатской части Российской империи, сыграли ключевую роль в транспортной инфраструктуре не только Томской губернии, но и всей Сибири в целом с комплексом зданий и сооружений двойного назначения, реализованного в мирное и военное время. Людской поток был настолько большим, что выстроенные пристанционные комплексы не могли вместить всех солдат, останавливающихся на постой. Остановочные пункты, как правило, могли принять не более 4–6 людских эшелонов в сутки. Однако этого было недостаточно при налаженном в военное время двупутном движении, когда число эшелонов увеличивалось в 3 раза и доходило до 16–18 людских эшелонов в сутки [6, с. 2].

Накануне Первой мировой войны предполагалось многократно увеличивать объемы военного грузооборота и перевозок, а также усиливать роль сибирских военно-транспортных узлов. Как отмечал начальник Генерального штаба, «с текущего года (1908 г. – прим. автора) начались работы по устройству второго пути на дорогах Сибирской магистрали. По укладке второй колеи число воинских поездов, пропускаемых по Сибирской и Забайкальской железным дорогам, может быть до 30 пар в сутки вместо 12 пар, имеющих ныне при однопутном движении по воинскому графику. Сообразно такому усиленному движению проектируется и дополнительное развитие станций и пунктов довольствия войск горячей пищей» [Там же, с. 1–2].

Что касается архитектурного наполнения данных комплексов, то здесь следует отметить, что непосредственно как сами здания вокзалов, так и иные железнодорожные здания выделялись особым «инженерным» качеством их конструктивного и архитектурного решения, отличались определенным стилевым единством, в основном связанным с мотивами русского национального стиля (рис. 4). Характерным стеновым материалом являлся неоштукатуренный лицевой кирпич, хорошо зарекомендовавший себя в местных суровых климатических условиях. Толщина стен была доведена до трёх кирпичей, что наряду с компактными планами способствовало высоким теплотехническим характеристикам данных строений. Применение типовых и повторяющихся проектов в застройке железнодорожных комплексов позволило удешевить и ускорить строительство станционного комплекса, включая его военно-стратегическую составляющую. Это не исключало сооружения уникальных зданий по индивидуальным проектам. Однако все железнодорожные здания выделялись профессиональным архитектурным решением, определенным стилевым единством, высоким качеством строительных работ [1, с. 66–72].

Рис. 4. Общий вид проекта «Жилые и общественные здания станции «Обь». Выполнил В.Ю. Калачев. Руководители: С.Н. Баландин, Н.П. Журин [1]

В ходе военных событий, в которые транспортные комплексы сибирских городов включились в связи с необходимостью роста пассажирских и военных перевозок, состав железнодорожных построек расширялся за счёт пристроек, в том числе капитальных. Например, расширение комплекса станции «Омск» и «Обь» четко обозначила Русско-японская война, когда начал резко возрастать объем грузоперевозок, проходивших через станции [2].

К существующим зданиям вокзалов в Омске и Ново-Николаевске делались пристройки, увеличивалась площадь помещения обслуживания пассажиров (рис. 5, 6) [7].

Рис. 5. Вид здания вокзала «Обь» с пристроенным с восточной стороны двухэтажным кирпичным зданием. 1909 г. Фотография 1909–1915 гг. Фото из личного архива И.В. Поповского

Рис. 6. Вид здания вокзала «Омск» от железнодорожных путей. Фотография 1908 г. (<http://nevsepic.com.ua/nostalgiya/page,2,4534-starye-foto-gorodov-omsk-88-foto.html>)

В годы Первой мировой войны обозначилась острая необходимость в новых помещениях в структуре железнодорожного комплекса. Так, в Ново-Николаевске двухэтажное здание было пристроено в 1914–1915 гг. с западной стороны к уже существующему зданию вокзала.

В течение Первой мировой войны железнодорожные комплексы станций «Омск» и «Ново-Николаевск» территориально расширялись. В Ново-Николаев-

ске железнодорожный узел (Сибирская железная дорога и проектирующаяся Алтайская железная дорога) в 1907 г. занял 305,6 десятин (около 327,1 га), что по отношению к общей городской территории, занятой в основном жилыми усадьбами, составило около 32 % [1, с. 18–19]. А в годы Первой мировой войны в отвод земель для железнодорожного ведомства вошло множество сооружений, комплексов гражданского и военного назначения. Это давало Ново-Николаевску возможность, по сравнению с другими сибирскими городами, наиболее эффективно и оперативно использовать военно-транспортный комплекс с его рациональными и кратчайшими связями между железной дорогой и речными пристанями, что оказалось крайне необходимо в военное время. Все эти постройки и комплексы, находясь в подчинении одного ведомства, могли более эффективно взаимодействовать между собой без лишних проволочек, связанных с согласованием документов в разных ведомствах.

С самого начала строительства железной дороги состав железнодорожных построек в Ново-Николаевске трактовался крайне расширенно – кроме обычных технических и вокзальных зданий и сооружений велось интенсивное строительство общественных построек (рис. 7) [1, с. 66–70]. В различные годы в транспортный комплекс включались: водонапорные башни, водоподъемные сооружения, каменное паровозное депо, 12 жилых домов с различными надворными сооружениями, железнодорожная больница на 10 мест, приемный покой и врачебно-питательный пункт. Данный комплекс позволял оказывать помощь переселенцам, направляющимся в Томский уезд и Алтайский округ [2].

Рис. 7. Схематическое изображение железнодорожного комплекса ст. «Обь» с воинскими путями и вспомогательными постройками в начале XX в. (внизу) и в 1912 г. (вверху). Схема автора

В путевом хозяйстве станций «Обь» (позже «Ново-Николаевск») и «Омск» (рис. 8) была представлена и получила дальнейшее развитие особая территориальная составляющая железнодорожного комплекса в виде дополнительных путей и платформ с техническим обслуживанием, предназначенных как для транзитных воинских эшелонов, так и воинских эшелонов, отправляющихся на фронт

непосредственно из Западной Сибири. Также железнодорожные комплексы были оборудованы специальными желобами, приспособленными для пойки лошадей, следующих по железной дороге с воинскими соединениями.

Рис. 8. Схема, изображающая железнодорожный комплекс «Омск» с военным пунктом (отмечен темным цветом *справа*) и вспомогательными постройками в начале XX в. Схема автора

Важным дополнением и составляющей военно-транспортного комплекса в Омске и Ново-Николаевске явились структуры, сложившиеся ранее в результате реализации опыта и практики государственной политики конца XIX – начала XX в. по переселению в Сибирь части крестьянского населения из западной части России (рис. 9).

Рис. 9. Прибытие переселенцев на Кривошекинский переселенческий пункт (<http://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=1117>)

Система переселенческих пунктов оказалась востребована и эффективна в годы военных действий. В годы Первой мировой и Гражданской войн существенное число обитателей сибирских городов составили беженцы (рис. 10). Всего к февралю 1917 г. их численность в Сибири достигла 86 664 человек [3].

Рис. 10. Переселенцы на станции «Омск», 1908 г. (<https://www.gettyimages.com/license/162231968>)

В составе транспортных комплексов Омска и Ново-Николаевска уже находились столыпинские переселенческие пункты. Они являлись основой для развертывания будущей военной функции городов на железной дороге и водных артериях. К концу XIX в. Омск и Ново-Николаевск стали важнейшими опорными пунктами для переселенцев в Сибири (рис. 11) [1, с. 37–42].

Рис. 11. Схема переселенческого движения Российской империи в период с 1881 по 1898 г. Район Алтайского горного округа, где располагался Ново-Николаевск, принял свыше 50 % всего переселенческого движения. Схема автора

Учитывая тот факт, что массовое жилищное строительство велось только с применением ручного труда, деревянные постройки переселенческих пунктов оказывались наиболее трудоемкими (рис. 12). В г. Омске для ускорения процесса возведения жилья для переселенцев близ переселенческого пункта был возведен переселенческий лесопильный завод. Это было особенно важно для переселенцев, в большинстве не располагавших крупными средствами.

Рис. 12. Переселенческий пункт в Ново-Николаевске. Фотография конца XIX – начала XX в. (<http://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=1117>)

Отличительной особенностью транспортных комплексов Омска и Ново-Николаевска являлось то, что военная функция имела реализацию непосредственно в структуре транспортного комплекса. Сооружения военно-остановочных пунктов, расположенных на железной дороге, предназначались для обеспечения прибывающих на станцию воинских подразделений провиантом и всеми предметами первой необходимости, а также для оказания необходимой медицинской и ветеринарной помощи. Это не было характерно для железнодорожного строительства в Европейской России, которое, как правило, велось на деньги частных заказчиков. Такое близкое расположение военных образований, непосредственно примыкающих к железнодорожной инфраструктуре, позволяло в кратчайшие сроки отправлять или принимать воинские эшелоны на фронты войн. Этот фактор сыграл неоценимую роль в военные годы.

Транспортный комплекс Ново-Николаевска являлся основой формирования крупного военно-стратегического центра в структуре города. Одну из ключевых позиций в структуре данного комплекса занимало крупное военное образование: «Военно-остановочный пункт», или «Красные казармы», выстроенные в непосредственной близости от ст. «Обь» (рис. 13). Эти сооружения, во взаимодействии с железнодорожным и водным видом транспорта, представляли собой мощный военно-транспортный комплекс, один из крупнейших за Уралом [4, с. 92]. Военное руководство отмечало: «... Оборудование остановочного пункта именно на Оби /Ново-Николаевск/, а не на какой-либо другой железнодорожной станции из числа находящихся в пределах округа надлежит признать

наиболее удобным в хозяйственном и административном отношениях...» [6, с. 13]. С возведением этого комплекса планировочная структура Ново-Николаевска включила в свою составляющую военно-стратегическую функцию в виде воинских казарм с большими пространствами. Они предназначались для сосредоточения крупных масс военнослужащих, как следующих транзитом из районов Азиатской России через Ново-Николаевск, так и для лиц, непосредственно мобилизованных в Томской губернии.

Рис. 13. Военно-остановочный пункт в Ново-Николаевске. Фото сделано бойцом 5-й польской дивизии сибирских стрелков в начале XX в. (<https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/65525/>)

Военный комплекс на территории города во время эксплуатации продемонстрировал эффективность планировочных, архитектурных и проектных решений в целом. Комплекс был построен в 1902–1903 гг. и включал в себя: 8 каменных двухэтажных казарм для нижних чинов и двухэтажный флигель для 60 офицеров, двухэтажную каменную столовую с кухнями площадью 110 кв. саж. и одноэтажную деревянную столовую площадью 162 кв. саж. [Там же, с. 12], а также четыре конюшни, два ледника, кузницу, каменную хлебопекарню [6, с. 18], дом командующего, две бани, прачечную, «заразный» лазарет и другие вспомогательные сооружения [5, с. 83]. В каждой из казарм на двухъярусных нарах можно было разместить по 500 нижних чинов и 8 унтер-офицеров, всего – 60 офицеров и 4064 нижних чинов [Там же, с. 2, 12]. В военное время предполагалось размещать в теплушках порядка двух эшелонов личного состава, что составляло 2200 человек нижних чинов и 20 офицеров. В таком случае Обской военно-остановочный пункт мог вместить 6264 нижних чина и 20 офицеров, что превосходит на 5 % количество чинов, которых можно разместить в Закаменском военном городке [Там же].

Качество строительства автономных военных комплексов, их составляющих зданий и сооружений с водоснабжением, электрообеспеченностью, современными для тех лет средствами связи и техники, явилось, наряду с железнодорожными комплексами, своеобразным архитектурно-строительным образцом для массового городского строительства.

Опыт предвоенных лет и непосредственно Русско-японской и Первой мировой войн показал, что железнодорожные комплексы станций «Омск» и «Обь» (позже «Ново-Николаевск») Омской железной дороги сыграли ключевую роль в транспортной инфраструктуре не только Западной Сибири, но и всей Российской империи в целом с комплексом зданий и сооружений двойного назначения, реализованного в мирное и военное время. Выгодная географическая и транспортная составляющая развития Омска и Ново-Николаевска явилась ведущим фактором их динамичного развития, что логично повлекло расширение и обустройство транспортной инфраструктуры перспективных логистических центров и включение их в военно-стратегические планы Российской империи, реализовавшиеся в азиатской части страны. В структуре этих городов сложился и результативно действовал в военные годы транспортный комплекс, получивший дальнейшее развитие в ходе истории и сыгравший неопределимую роль в лихолетье военных конфликтов первой половины XX в. Многократное увеличение грузооборота и регулярное строительство, расширение зданий и сооружений железнодорожных комплексов подтверждают этот факт.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Журин Н.П. Градостроительство в Сибири второй половины XIX – начала XX века. Новосибирск, 2000. 108 с.
2. *Открытки старого Новосибирска*. Ч. 1. Условия доступа: <http://www.oldnk.ru/interesting/otkrytki-starogo-novosibirska/> (дата обращения: 18 февраля 2018 г.).
3. Шиловский М.В. Социально-политические процессы в сибирском городе во время Первой мировой войны (июль 1914 г. – февраль 1917 г.). Условия доступа: <http://new.hist.asu.ru/biblio/skubnevski/Shilovskiy.html> (дата обращения: 18 февраля 2018 г.).
4. Журин Н.П. Архитектура сибирского города конца XIX – начала XX века. Новосибирск: НГАХА, 2014. 145 с.
5. Новокшионов С.М. Градостроительное развитие города Ново-Николаевска (Новосибирска) с 1893 по 1917 годы. Новосибирск, ГАУ НСО НПС, 2013. 148 с.
6. РГВИА. Ф. 400. Оп. 3. Д. 1638. О расквартировании войск Казанского, Омского и Иркутского военных округов вблизи остановочных пунктов. 12 апреля 1908 – 24 августа 1908. 24 с.
7. *О вокзале Омск*. Условия доступа: <http://omsk.dzvr.ru/> (дата обращения: 14 февраля 2018 г.).
8. Баяндин В.И. Новосибирск – первый сибирский город-миллионер. Условия доступа: <http://kraeved.ngonb.ru/node/1888> (дата обращения: 14 февраля 2018 г.).

REFERENCES

1. Zhurin N.P. Gradostroitel'stvo v Sibiri vtoroj poloviny XIX – nachala XX vekov [Urban development in Siberia late in the 19th and early 20th centuries]. Novosibirsk, 2000. 108 p. (rus)
2. *Otkrytki starogo Novosibirska chast' 1* [Postcards of old Novosibirsk. Pt 1]. Available: www.oldnk.ru/interesting/otkrytki-starogo-novosibirska/ (accessed February 18, 2018) (rus)
3. Shilovskiy M.V. Sotsial'no-politicheskie protsessy v sibirskom gorode vo vremya Pervoi mirovoi voyny (iyul' 1914 – fevral' 1917 g.) [Socio-political processes in a Siberian city during the First World War (July 1914 – February 1917)]. Available: <http://new.hist.asu.ru/biblio/skubnevski/Shilovskiy.html> (accessed February 18, 2018) (rus)
4. Zhurin N.P. Arhitektura sibirskogo goroda konca XIX – nachala XX veka [Architecture of a Siberian city late in the 19th and early 20th centuries]. Novosibirsk, NSUADA Publ., 2014. 145 p. (rus)

5. Novokshonov S.M. Gradostroitel'noe razvitie goroda Novo-Nikolaevska (Novosibirska) s 1893 po 1917 gody [Urban development of Novonikolaevsk (Novosibirsk) in 1893–1917]. Novosibirsk, 2013. 148 p. (rus)
6. State Archive, Form 400, List 3, Proc. 1638. *O raskvartirovanii vojsk Kazanskogo, Omskogo i Irkutskogo voennykh okrugov vblizi ostanovochnykh punktov. 12 aprelja 1908-24 avgusta 1908 g* [Troop quartering in Kazan, Omsk and Irkutsk military districts near stopping points. April 12, 1908–24 August 1908]. 24 p. (rus)
7. *O vokzale Omsk* [Omsk railway station]. Available: <http://omsk.dzvr.ru/> (accessed February 14, 2018) (rus)
8. Bayandin V.I. Novosibirsk – pervyy sibirskiy gorod-millioner [Novosibirsk as a first Siberian million-strong city]. Available: <http://kraeved.ngonb.ru/node/1888> (accessed February 14, 2018). (rus)

Сведения об авторе

Чугунов Евгений Валерьевич, аспирант, Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств, 630099, г. Новосибирск, Красный проспект, 38, e.v.chugunov.arch@gmail.com

Author Details

Evgeny V. Chugunov, Research Assistant, Novosibirsk State University of Architecture, Design and Fine Arts, 38, Krasnyi Ave., 630099, Novosibirsk, Russia, e.v.chugunov.arch@gmail.com