

селения. Землеустройство 46 селений «горнозаводских» крестьян длилось до 1914 г., причем к окончанию поземельного устройства 26 селений так и не получили лесного надела (*Жидков Г.П. Указ. соч. С. 216*). Между тем бесплатная выдача им леса с землеустройством прекращалась. Далекое не все селения подведомственных Кабинету крестьян получили положенный законом душевой надел в 15 дес. Так, крестьяне Петровской волости получили в среднем менее 9 дес. на душу мужского пола (*НАРБ, ф. 205, оп. 1, д. 79, л. 14*).

Таким образом, поземельное устройство не удовлетворило чаяний «горнозаводского» крестьянства Забайкалья. Не отвечало оно и интересам государственных крестьян западной части области, так как не устранило у них малоземелья, и восточной части — в связи с тем, что оно привело к ограничению их землепользования. Среди крестьянства области росло недовольство землеустроительной политикой царизма. Оно проявлялось в разнообразных формах, начиная от подачи прошений вплоть до открытого выступления против землеустройства.

М.М. БАРСКИЙ

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ БОДАЙБИНСКОЙ УЗКОКОЛЕЙНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В КОНЦЕ XIX–НАЧАЛЕ XX ВВ.

В начале 80-х гг. XX в., еще до перестройки, мне довелось по счастливой случайности вплотную прикоснуться к истории этой уникальной железной дороги периода освоения Ленского золотопромышленного района. Тогда уже железная дорога не функционировала, многие участки ее канули в лету, только небольшой ее участок оставался еще в районе аэродрома в Бодайбо. После посещения музея при Доме творчества, где собран богатейший материал о прошлом и настоящем, об этом суровом и богатейшем крае — золотоносном районе Севера Иркутской области, о людях, обживавших эту землю, и где была представлена в стендах и экспонатах вся протяженность и инфраструктура самой северной на то время, Бодайбинской железной дороги.

Уже тогда я услышал рассказы местных жителей, когда посещал многие прииски, о прекрасном человеке, горном инженере-геологе, коренном жителе г. Бодайбо, влюбленном в свой край, творческой личности, замечательном краеведе, отдавший свои знания и труд любимой профессии горного инженера-геолога более 50 лет — это Николай Николаевич Мунгалов. Он за долгие годы в газете «Ленский шахтер» опубликовал более 100 статей. До сих пор ведет большую переписку со мно-

гими музеями. Вернул в район много исторических фотографий, отчет сенатора, тайного советника С.С. Манухина, расследовавшего причины забастовки 1912 г. (*Личный архив М.М. Барского. Папка № 7*).

В 2006 г. Николай Николаевич представил читателю монографию, посвященную исследованию истории освоения Ленского золотопромышленного района, одного из старейших районов рассыпной золотодобычи России, развитию его золотодобывающей отрасли. В монографии освещается период 1846–1920-е гг., на момент установления Советской власти в Бодайбинском районе и национализации приисков (10 февраля 1920 г.) (*См.: Мунгалов Н.Н. Ленские золотые прииски. Исторический очерк. Кн. 1-я. Иркутск: ООО «Репроцентр А1», 2006. 160 с.*).

Итак, в 1890-х гг. у руководителей «Компании Промышленности» и «Прибрежно-Витимской компании» возникла идея строительства железнодорожной ветки, которая связала бы их прииски с Бодайбинской резиденцией. Трудности в доставке грузов, особенно леса, для крепления горных выработок диктовали темпы и сроки строительства (*Ленские прииски. Сборник документов под редакцией В. Бухина. М., 1937; Пежемский П.И., Кротов В.А. Иркутская летопись: Летопись П.И. Пежемского и В.А. Кротова с предисловием, добавл. и примеч. И.И. Серебренникова. Иркутск, 1911*).

В начале 1893 г. на имя Иркутского генерал-губернатора А.Д. Горемыкина поступило прошение доверенного по делам компании отставного коллежского советника А.А. Шамарина. В прошении он писал: «Содержание золота на приисках с каждым годом все более и более уменьшается, а трудность работ по случаю глубины россыпей и дорогостоящей заготовки лесных материалов, вследствие отдаленности таковых от приисков, все более и более увеличивается.

Вследствие выше изложенного, а главным образом, и желание удовлетворить, насколько возможно, добычу золота, господа, владельцы компании, решили провести на прииски от р. Витим, где находится ныне компанейская пристань, на протяжении 45 верст узкоколейную заводского типа паровую железную дорогу, которая, не имея значения общественного пользования, служила бы только для перевозки разных тяжестей. Для изысканий на проведение упомянутой дороги приглашен инженер путей сообщения Станислав Станиславович Гендль», — подчеркивалось в прошении (*Ленские прииски. Указ. сборн. документов под редакцией В. Бухина; Гузенков С.В. Очерки истории транспортного освоения Ленско-Витимского района (60-е гг. XIX в.–1917г.). Иркутск, 2001; Личный архив М.М. Барского, папка № 7*).

Получив положительные отзывы на прошение со стороны Иркутского горного управления (23 февраля 1894 г.), окружного инженера Ленского горного округа Р.Ф. Левицкого (14 марта 1894 г.), генерал-губернатор А.Д. Горемыкин своим решением от 23–27 марта 1894 г. удовлетворил просьбу компании, но поставил два обязательных условия: золотопро-

мышленники должны были сами договориться с владельцами участков, по которым пройдет железнодорожная линия, о возможности отчуждения земель; б) движение должно быть открыто только после освидетельствования на безопасность железнодорожного пути и подвижного состава. Выдвинутые условия были приняты к исполнению. (*Мунгалов Н.Н. Указ. соч. С. 59; Бройдо С.М. Город на Витиме. Иркутск, 1959; Иркутская летопись 1661–1940 гг./ Составитель, автор предисловия и примечаний Ю.П. Калмыков. Иркутск: «Оттиск», 2003. 848 с.: ил.*)

К этому времени, начиная с середины 30-х гг. XIX в., началось железнодорожное строительство, вслед за первой железной дорогой — Царскосельской, построенной в 1836 г., — вскоре были пущены Варшавско-Венская (1848) и Николаевская (1851).

А после Великих реформ 1860–1870-х гг. были созданы условия для начала индустриализации в России, в том числе и в далекой Сибири. Образовалась новая государственность, способная на новую ускоренную индустриальную модернизацию. Соперничество с европейскими державами вынуждало российское самодержавие, прежде всего, создавать железных дорог и финансировать тяжелую промышленность. Железнодорожный бум дал значительный импульс развитию всей экономики и превратился в движущую силу индустриализации России. Развивалась и характерная для индустриальной системы корпоративная форма собственности. Железнодорожное строительство вызвало стремление к объединениям монополистического типа, поскольку конкуренция в России была непривычным и опасным делом. Концентрировался и монополизировался банковский капитал. Но после образования монополизированных объединений (синдикаты) в России практически не строились другие крупные предприятия. Монополии не допускали появления новых предприятий. Российская промышленность и банковская сфера не прошли периода свободной конкуренции и с самого начала проявили тенденцию к монополизации, что, в сочетании с государственным воздействием на экономику, противоречило развитию рыночной системы. Тяжелая промышленность также, как и железнодорожный транспорт России, не могли развиваться без государственной помощи (*Хроленок С.Ф. Золотопромышленность Сибири (1832–1917). Иркутск, 1990. С. 68*).

Однако, несмотря на сложности, в 1861–1875 гг. было построено 15 554 км путей, а в 1876–1891 гг. — 10 259 км железных дорог. Европейская часть страны теперь имела устойчивое железнодорожное сообщение. И перед страной встала другая важнейшая задача — соединить центр страны с Дальним Востоком. А это значило, что необходимо начинать грандиозное строительство железнодорожной магистрали через всю Сибирь. И 6 июня 1887 г. было принято правительственное решение о необходимости сооружения Сибирской трассы. Причем, сначала предполагалось, что она будет не сплошной, а смешанной, водно-железнодорож-

ной (*Труды комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. СПб., 1889. № 20. С. 7*).

В феврале 1891 г. вышел указ о строительстве через всю Сибирь железной дороги от Челябинска до Владивостока. Сооружение ее являлось великим народным делом. 17 марта 1891 г. Александр III издал Высочайший рескрипт об этом и поручил цесаревичу Николаю, будущему императору Николаю II, зачитать его во Владивостоке после возвращения из путешествия по восточным государствам. 19 мая 1891 г. Николай во Владивостоке объявил о начале строительства Транссибирской магистрали, тогда же и состоялась ее закладка.

Приезд в июне 1891 г. цесаревича Николая в Иркутск был большим событием в жизни города. Торжественный прием, оказанный Николаю иркутянами, объяснялся прежде всего тем, что именно ему Александр III поручил курировать строительство Великого Сибирского пути. 23 июня этого же года цесаревич, следуя с Амура, проезжал на пароходе «Сперанский» через разведенный понтонный мост на Ангаре, устроенный к его приезду на месте Троицкого плашкоута. Путь его лежал к арке у собора, отстроенной также для его встречи. За этим пароходом шли пароходы «Сокол» и «Бурят». Весь берег Ангары, от Троицкой пристани до собора, был буквально «завален народом» (*Кудрявцев Ф.А., Вендрих Г.А. Иркутск. Очерки по истории города. Иркутск, 1958. С. 134; Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI вв.: в 2-х т. / под общей ред. В.Г. Третьякова. Иркутск: Изд-во Облмашинформ, 2001. Т. 1. 416 с.*).

В приветственном адресе наследнику престола, преподнесенном Иркутской городской думой, особо выделялось: «С напряженным вниманием и глубоким интересом следили мы за каждым началом Вашего высочества на отечественной почве. Первый из них, согласно державной воле августейшего родителя Вашего, был ознаменован великим делом. Нам остается только пожелать, чтобы мировое предприятие, которому Ваше высочество положили начало, получило скорейшее осуществление, чтобы и наш город был соединен с центром умственной и промышленной жизни нашего Отечества постоянным рельсовым путем...». Далее в приветственном адресе говорится о том, что «эти милости монарха, в связи с полными глубокой мысли и искреннего чувства его резолюциями на докладах бывших начальников края, дают нам надежду, что недалеко то время, когда и наш город получит возможность пользоваться учреждениями, обеспечивающими личные права населения и правильное распределение средств на общественные нужды, что он перестанет быть центром края, принужденного принимать в себя отбросы общества, что он во всем сравняется и объединится с европейскими городами России. С проведением железной дороги падет главная причина, препятствующая введению великих реформ, и наш город будет приближен к центру России...».

В завершении приветствия наследника престола, городскими властями 23 и 24 июня 1891 г. на Тихвинской площади города были устроены для народа различные бесплатные увеселения. Здесь же, на площади, стоял огромный транспарант с изображением железнодорожного поезда, идущего по тайге. Вечером эта картина, освещенная сзади светом, была очень эффективна, и народ с удовольствием смотрел на нее, как на символ скорого соединения Сибири железной дорогой с центром России (*Шарапов И.П. Очерки по истории Ленских золотых приисков. Иркутск, 1949. С. 26, 28; Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI вв.: в 2-х т. Т. 1. С. 30–31*).

Среди многочисленных подарков от иркутян, врученных высокому гостю, особое место занимает врученная Николаю Александровичу книга «Иркутск. Его место и значение в истории и культурном развитии Восточной Сибири», которая была написана Н.А. Бахметьевым и издана на средства городского головы В.П. Сукачева.

Таким образом, с 1891 г. начинается великая стройка в Сибири. К строительству железной дороги через всю Сибирь страна уже была подготовлена экономически и технически. Темпы железнодорожного строительства постепенно нарастали. Почти одновременно с началом строительства Средне-Сибирского участка Транссибирской магистрали возникла идея сооружения железной дороги в бассейне реки Витим.

В декабре 1894 г. министр земледелия и государственного имущества дал разрешение на отвод земли, поддержав инициаторов проекта. Часть площади, по которой предполагалось проложить путь, была свободна от заявок и она испрашивалась на льготных условиях. Проект дороги без записки находится в Бодайбинском городском музее. Его автор, инженер путей сообщения С.С. Гендль, обладавший хорошими знаниями и практическим опытом. Изыскательская группа под его руководством изучила местность, по которой должна была пройти будущая трасса, провела ее рекогносцировочное исследование и выполнила картографическую съемку. Материалы, полученные изыскателями, позволили С.С. Гендлю составить проектную и техническую документацию. Эти документы в мае 1894 г. были представлены руководству «Компании Промышленности», одобрены ею и явились руководством по сооружению железнодорожного пути.

В июле 1895 г. горным отводчиком был отведен «железнодорожный участок». Железная дорога начала строиться от пристани в 1895 г. «Компания Промышленности», прежде всего, приступила к строительству узко-колейной железной дороги (ширина колеи 914 мм) от причала в г. Бодайбо к своим горным работам по ручью Накатами. Дорога была доведена до прииска Андреевского протяжением 45 км.

В восточной части резиденции — местоположение станции, а вокруг нее вырос привокзальный поселок. Одновременно строились ремонт-

ные мастерские для обслуживания дороги и депо для отстоя и ремонта паровозов. Летом 1895 г. для Бодайбинской железной дороги (БЖД) поступило 20 789 пудов железных изделий. При этом поставки из Европейской России и Западной Сибири составили 15 085 пудов, а из Иркутской области (Николаевский завод) — 5 704 пуда. В летний период 1895 г. были привезены два малых паровоза фирмы «Карл Сруз» № 3 и № 5, типа 0-4-0 с шириной колеи 914 мм (Германия). Они обеспечивали начало строительства дороги. Общее руководство по устройству трассы возлагалось на опытного инженера П.И. Мальцева. На строительстве преобладали рабочие низкой квалификации. В июле 1895 г. из 996 человек чернорабочих было 813 (*Ленские прииски. Сборник документов под ред. В. Бухина. Москва, 1937. С. 566; Бройдо С.М. Указ. соч.; Гузенков С.В. Указ. соч.; Мунгалов Н.Н. Указ. соч. — Подсчеты автора*).

На территории Бодайбинской резиденции «Компании Промышленности» принадлежало 13 горных отводов (основная площадь резиденции). Дорога проходила по отводам: Стефано-Афанасьевский, Ключевский, Александровский, Купленный, Дорожный, Андреевский, Стрелочный.

По проекту общая длина дороги до Андреевского прииска составляла 44 версты. На протяжении железнодорожной линии намечалось выстроить 6 железнодорожных станций, установить 16 переездов. Переезды ограждались шлагбаумами и охранялись сторожами. В резиденции шлагбаумы были: два по ул. Горной и Б. Коммерческой (ныне Советской — Мира), один по ул. Янчиса (ныне Розы Люксембург). Прокладка линии проходила в сложных условиях. В западной части города, на 6-м километре, вначале был тупик, и паровоз шел сзади состава, выполняя роль толкача. Позднее было сделано закругление, и поезда шли без остановки. Дорога дважды пересекала резиденцию, а с ростом города — трижды. В черте города участок отличался большой сложностью из-за вначале значительного подъема (6–13 км), наличия скальных выходов вдоль гольца «Желтая грива», названного геологом В.А. Обручевым в 1890 г. (*Личный архив М.М. Барского. Папка № 7; Обручев В.А. Олекминско-Витимский золотоносный район. Москва, 1923; Мунгалов Н.Н. Указ. соч. С. 60*).

В 1895 г. начался сплав леса по р. Витим до г. Бодайбо, так как много леса требовалось для крепления горных выработок, строительных работ, изготовления шпал, а вблизи лес был уже вырублен.

30 сентября 1896 г. комиссия в составе окружного инженера Ленского горного округа Р.Ф. Левицкого, главноуправляющего «Компанией Промышленности» В.Я. Кокоулина и руководителя работ, инженера П.И. Мальцева, осмотрела первый выстроенный участок дороги и нашла его вполне пригодным для открытия грузового движения. «Сегодня (30 сентября 1896 г.), — сообщалось в телеграмме, направленной на имя Иркутского генерал-губернатора, Р.Ф. Левицкий, — после техниче-

кого осмотра мною открыто грузовое движение на первом участке приисковой Бодайбинской железной дороги... Бодайбо — Зимовье» (*Ленские прииски. Сборник документов под редакцией В. Бухина. Москва, 1937. С. 566; ГАИО. Ф. 31. Оп. 1. Д. 104. Л. 4–5, 7; Д. 103. Л. 6; Д. 104. Л. 1*).

Необходимо отметить, что в 1896 г. вступила в действие первая на Лене и первая в России гидростанция мощностью 300 кВт с линией электропередачи 10 000 вольт. С помощью водяной турбины приводилась в движение динамомашинка трехфазного тока. Напряжение увеличивалось до 10 000 вольт, ток подавался по трем медным проводам. Напряжения в конечных пунктах понижалось до 220 вольт.

1 ноября 1897 г. было открыто движение на втором участке железнодорожной линии — ст. Зимовье — верхний участок Бодайбинского прииска, что дало возможность компании перевозить не только грузы, но и пассажиров. Дорога начала работать. Автор проекта С.С. Гендль (хотя в некоторых документах его фамилия пишется «Гендель», т.е. после буквы «д» идет буква «е». Автор Н.Н. Мунгалов пишет ее с первой буквой «е», а вторую не обозначает; авторы «Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI вв.» Т. 1. С. 72–77 эту фамилию пишут с двумя «е» — «Гендель», т.е. так, как она встречается в фондах 31, 135 Государственного архива Иркутской области. — прим. М.М. Барского) учел суровые климатические условия местности: средняя годовая температура — 6,6 °С, средняя температура января — 330 С, т.е. на 12 градусов холоднее, чем в Иркутске, продолжительность периода с устойчивым снежным покровом — 6 месяцев (*Атлас Иркутской области. М.-Иркутск, 1962. С. 8*). Учитывая эти обстоятельства, автор проекта предложил не использовать эту дорогу в течение четырех самых холодных месяцев. Железные рельсы С.С. Гендель предпочитает стальным: они, хотя изнашиваются быстрее и их придется чаще заменять, но зато не будут ломаться при сильных колебаниях температуры, что поможет избежать крушений. Так как почти во всех ключах в тайге бывают наледи высотой иногда 1–2 метра, то не следует сооружать чугунные и каменные трубы, поскольку они будут портиться (*ГАИО. Ф. 31. Оп. 1. Д. 104. Л. 1–2, 8–9, 11*).

После того, как железная дорога была запущена в эксплуатацию, в 1897 г. в Бодайбо поступили большие паровозы № 7 и № 8 завода «Керр Стюарт» из Англии. Сначала пароходство и железная дорога действовали в рамках компании независимо друг от друга, но с 1 октября 1904 г. составили единое транспортное предприятие.

Дорогу предполагалось выстроить за два года, но вследствие климатических условий и сложности трассы, она была закончена только в 1906 г. В должности управляющего дорогой работали А.А. Семенченко, А.Х. Штокберг, П.И. Мальцев.

С пуском гидростанции от пос. Тихоново-Задонского вверх по р. Ныгри в 1898 г. была оборудована электрическая железная дорога. Она

служила для подвозки песков на промывку, отвозки промытых в отвал. Это была первая электрическая дорога в России. Позднее она была перенесена на прииск Надеждинский. В этом же году на Надеждинском прииске вступила в строй первая в бассейне р. Бодайбо тепловая электростанция мощностью 230 кВт (*Шарапов И.П. Указ. соч.; Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI вв. Т. 1. С. 77, 216*).

Ответственность за исправность подвижного состава, работу депо и находившегося в нем оборудования, возлагалась на заведующего механическим отделом. Особое внимание обращалось на работу механической мастерской. В обязанности заведующего механическим отделом входила также и заготовка лесоматериалов, в первую очередь, дров для паровозов. Ревизор движения наблюдал за своевременной подачей вагонов, контролировал ход погрузочно-разгрузочных работ, вел соответствующую документацию, следил за ходом движения поездов. Заведующий хозяйственной частью отвечал за снабжение железной дороги необходимыми материалами, продовольствием, нес ответственность за состоянием жилья, хозяйственных помещений, конного двора.

Подвижной состав на 1 октября 1906 г. насчитывал: 17 вагонов, 9 полувагонов и 68 платформ. Пассажирских вагонов было 7: (4 вагона 1-го класса и 3 — 2 класса). Специальный вагон обеспечивал транспортировку багажа. По решению управляющего дорогой П.И. Мальцева с 15 июня 1907 г. товарно-пассажирский поезд от станции Бодайбо до станции Васильевская выполнял одну поездку в сутки. Выходил в 11 часов, в обратном направлении — в 16 часов. Дорога перевозила грузы и других золотопромышленных компаний и дел: Ратькова-Рожанова, Товарищества арендаторов, Товарищества служащих, «Лензото», на основе договоров. Основу перевозок по железной дороге составлял лес. Потребность в лесоматериалах, для крепления горных выработок, была исключительно высокой.

Для ремонта подвижного состава компания выстроила в Бодайбо ремонтную мастерскую. В ней имелось несколько отделений: слесарное, столярное, литейное и кузница. Там же находилась небольшая лесопилка. Мастерская была оснащена станками и механическим оборудованием. На 1 октября 1906 г. было 4 паровых котла, 6 гидравлических кранов, 4 пульзометра, паровой молот, 4 паровых насоса и 23 станка различных модификаций. В целом состояние материально-технической базы железной дороги было тяжелым (*Ленские прииски. Сборник документов... С. 566*).

Отчасти такому состоянию железной дороги «способствовало» то, что еще в 1901 г. Л.Ф. Грауман, который был назначен в 1892 г. главноуправляющим промыслами «Лензото» как прогрессивный горный инженер, специалист в золотопромышленном деле, был заменен практиком И.Н. Белозеровым. Как все деятели-практики он относился

к инженерам с недоверием, и они занимали при нем второстепенные должности. Недоверчиво он относился к нововведениям в области промышленной техники.

Но И.Н. Белозеровым не удалось остановить применение новых технологий в золотопромышленном деле. 1903 г. явился началом разработки россыпей прототипами современных драг «пахарем». В 1904 г. горный инженер М.Д. Гурари на прииске Крутом по рч. Тахтыкан-Берикан впервые осуществил проходку наклонной шахты и оборудовал ее механической откаткой бесконечным канатом. В 1904 г. была закончена проходка дренажного штрека в коренных породах по р. Бодайбо, появилась возможность свободного водостока подземных грунтовых вод и осушения россыпи Феодосиевского прииска. Богатейшее содержание в россыпи маскировало все несовершенства доморощенной техники, грубые ошибки практиков, происходившие из-за их технического невежества. Объективные причины заставили компанию «Лензото» в 1905 г. на прииске Нижнем построить гидростанцию мощностью 535 кВт. И в этом же году появились первые буровые станки для разведки глубокозалегающих россыпей американской фирмы «Кийстон».

15 (28) апреля 1909 г. «Компания Промышленности» продала свою дорогу (45 верст магистрали и 10 верст разъездов (Аршин — 71 см, Сажень — 213,4 см, Десятина — 1,09 га, Дюйм — 2,54 см, Вершок — 4,45 см, Миля — 160 дм, Верста — 1067 м, Пуд — 16,381 кг, Фунт — 409,5 г, Фут — 30,48 см — прим. М.М. Барского) вместе с 7 приисками под ее полотном, правом продолжения дороги «Русской горнопромышленной корпорации», которая перепродала ее «Лензото» 21 сентября 1909 г. за 822 388 р. и прииски под ее полотном за 6 616 р. (Мунгалов Н.Н. Указ. соч. С. 61,69).

Еще до окончания оформления покупки дороги, главноуправляющий «Лензото» И.Н. Белозеров летом 1909 г. приступил к продолжению пути по направлению к прииску Надеждинскому, не испросив на это разрешения правительственных властей, строительство которого было завершено в 1911 г., а в 1916 г. железная дорога дошла до прииска Весеннего. Общая ее длина составила 83 км (*Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI вв. Т. 1. С. 77*).

К этому времени у главноуправляющего «Лензото» И.Н. Белозерова обострились отношения с вышестоящим начальством, так как он продолжал строительство новых участков железной дороги, не имея на то разрешения. Окружной инженер Витимского горного округа К.Н. Тульчинский довел об этом в Горный департамент. Тогда правление «Лензото» дало распоряжение о закрытии всякого грузового и пассажирского движения по дороге, за исключением грузов «Лензото». Иркутский генерал-губернатор В.П. Селиванов 20 июля 1909 г. телеграммой предложил восстановить перевозку посторонних грузов и пассажиров по старым та-

рифам. Вместе с тем, собственной властью разрешил продолжать строительство дороги еще на 25 верст, но с условием, чтобы надзор за нею оставался за окружным инженером.

9 июля 1910 г. «Компания Промышленности» продала «Лензото» все свои 122 прииска, в том числе и те отводы, которые находились на территории г. Бодайбо, за 4 млн 800 тыс. р. А 14 августа этого же года «Лензото» купило за 400 тыс. р. «Лено-Витимское пароходство» Сибирякова, Базанова. С этой покупкой закончилась монополизация района «Ленским золотопромышленным товариществам». В зависимости от «Лензото» оказался весь бассейн р. Лены.

После этого на должность управляющего Бодайбинской железной дороги (БЖД) был приглашен В.В. Никулин, который руководил дорогой по 11 июня 1916 г. и немало сделал для ее развития (*Гузенков С.В. Указ. соч.; Шаратов И.П. Указ. соч. С. 28,76*). 20 апреля 1909 г. специальная комиссия в составе инженеров П.В. Грунвальда, И.В. Липаева, И.И. Тимофеева и И.И. Шписмана произвела осмотр верхнего состояния пути БЖД, подвижного состава, механической мастерской, техническое состояние механизмов, паровых котлов и другого оборудования. По окончании работы комиссии была представлена записка правлению «Лензото», датированная 5 мая 1909 г., то же сделал и В.В. Никулин. В записке констатировался факт тяжелого состояния дороги.

«Лензото» приняло меры к улучшению ее путевого хозяйства. Большая изношенность шпал заставила менять их, практически, на всем протяжении. В апреле 1909 г. было уложено 939 новых стальных рельсов. Вторая очередь железной дороги протяжением 20 верст строилась по проекту главного маркшейдера «Лензото» С.А. Кулакова. Этот проект дороги без записки находится в городском музее Бодайбо.

Необходимо подчеркнуть то, что работа комиссии и ее выводы подтолкнула к ускорению осуществления капитальных работ на БЖД. В 1909 г. было доставлено 40 тыс. пудов рельсов. Вначале на строительстве было 300 рабочих, к сентябрю увеличилось до 1 000 чел. За ведущим строительством до Прокопьевского прииска был К. Власов. Комиссия приняла участок 6 сентября 1909 г., возглавляемая окружным инженером Витимского горного округа К.Н. Тульчинским. А 26 сентября этого же года было открыто движение в направлении разъезда Громовский — станция Надеждинская. За ведущим строительством был горный инженер П.В. Грунвальд. Потребность в строительстве новых железнодорожных участков к приискам, работающим эффективно, возрастал, поэтому уже 9 декабря 1909 г. была принята в эксплуатацию трасса от станции Надеждинская до станции Феодосиевская. Строительство возглавлял горный инженер К. Власов. Соответственно открылись и новые станции: Пророково-Ильинская, Громовская, Александровская, Надеждинская и Феодосиевская. 1 октября 1914 г. было открыто движение на

перегоне станции Феодосиевская — Наклонная (рядом находилась наклонная шахта. — *прим. М.М. Барского*).

Только в 1915 г. была возможность уложить в БЖД 29 776 новых шпал. Кроме того, еще в апреле 1909 г. на российских и зарубежных заводах было заказано 148 платформ (80 — грузоподъемностью 500 пудов, 68 — 750 пудов) и 8 товарных вагонов грузоподъемностью 500 пудов. В 1910 г. появились 4 новых паровоза. Два из них выстроил лондонский завод «Керр Стюарт», другие два — мюнхенский завод «Маффей». На 1 мая 1911 г. в работе на БЖД находилось 252 вагона. Шестнадцать вагонов использовалось для перевозки пассажиров, два — были служебными для руководства «Лензото». Необходимо отметить и тот факт, что в 1910 г. закончилась монополизация района «Лензото». После событий 1912 г. правление «Лензото» было переизбрано, И.Н. Белозеров был снят с работы (*Мунгалов Н.Н. Указ. соч. С. 62, 69; Личный архив М.М. Барского. Папка № 8, № 9*).

Новым управляющим «Лензото» был назначен горный инженер Л.А. Перре, специалист в золотопромышленном деле. Он, в свою очередь, привлек специалистов с Урала. Последующий, 1913 г., становится поворотным к введению в жизнь более современных, технических приемов разработки россыпей. Для укрепления энергетической базы в 1912 г. была построена Васильевская гидроэлектростанция мощностью 650 кВт. Л. Перре предложил бочки своей конструкции с продольными по оси отверстиями. Инженер Р.Э. Смит построил удлиненные шлюзы, работавшие без предварительного отгрохачивания галечников перед промывкой, но с отгрохачиванием гали в конце шлюзов и с пошлюзками, для улавливания мелкого золота.

Приисковых рабочих подвозили в 8 вагонах-теплушках. Транспортировка почты и багажа осуществлялась специально приспособленными вагонами. Из 249 платформ — 106 были деревянные. На деревянных платформах устанавливались пожарные баки и чаны, путевой снегоочиститель, подъемный кран. 80 железных платформ предназначались для транспортировки лесных материалов. По мере необходимости в работе использовались дрезины.

Таким образом, подвижной состав Бодайбинской железной дороги с 1909 по 1916 гг. увеличился более, чем в 3 раза, что позволило увеличить объем как пассажирских, так и грузовых перевозок (*Ленские прииски. Указ. сбор. документов... С. 566; Личный архив М.М. Барского. Папка № 8, № 9*). Движение поездов регулировалось специально утвержденным расписанием. На станции Васильевской состав отдыхал 20–30 минут. Паровоз загружался дровами, обеспечивался водой. Контроль за наличием пассажирских билетов возлагался на кондуктора поезда.

В 1912–1913 гг. в Бодайбо удалось создать новую вагонную мастерскую, дополнительный корпус к механической мастерской и другие пос-

тройки. А в 1914 г. была достроена Феодосиевская гидростанция мощностью 250 кВт. Все гидростанции по р. Бодайбо работали в общую сеть напряжением 5 тыс. кВт. Новое правление «Лензото» не стремилось к техническому перевооружению промыслов. В 1913 г. на горных работах были проведены следующие усовершенствования: а) введен способ разработки россыпей длинными столбами (стульями), вместо коротких, с искусственным камерным обрушением кровли, приведшей к экономии крепежного леса; б) впервые введена зимняя промывка песков на утепленных кулибинах, т.е. круглогодично; в) оттаивание мерзлых пород производилось с помощью пара от электрических паровых котлов; г) для бурения шпуров в коренных породах получили распространение перфораторы; д) водоотлив из шахт стал осуществляться с помощью мощных электрических центробежных насосов; е) на поверхности для осушения россыпей стали проходиться капитальные гидротехнические сооружения (каналы, сплотки); е) доставка песков в вагонетках по главным путям в подземных выработках стала производиться с помощью бесконечных канатов; ж) все подземные работы, а ночью и поверхностные, освещались электричеством (ГАИО. Ф. 31. Оп. 1. Д. 144. Л. 243; Шарапов И.П. Указ. соч. С. 76, 78; Мунгалов Н.Н. История Ленских золотых приисков. Бодайбо, 1996).

С 1913 г. стали вводиться технические усовершенствования на всех вспомогательных работах. В 1914 г. на прииске Софье-Ивановском, по реке Жуя, 15 мая была пущена в действие первая в районе паровая драга на деревянном понтоне с емкостью черпака 210 л. Характер россыпей среднего и нижнего течения р. Бодайбо требовал применения драг, но электроэнергии было недостаточно. Рабочая мощность гидростанции в 1914 г. составляла 1200 кВт, в зимнее время снижалась до 800 кВт. Электроэнергия использовалась преимущественно на промышленные нужды. В этом же году была пущена в эксплуатацию тепловая электростанция в устье ключа Залесского, по р. Бодайбо, мощностью 440 кВт, перенесенная с прииска Надеждинского. Летом 1914 г. представитель «Лена-Гольдфильдс» Ч. Пюрингтон был принят на работу в «Лензото» в качестве инженера-консультанта. 18 ноября этого же года он представил план технической и хозяйственной реорганизации приисков. В основу этого плана были положены механизация производства, широкое применение гидравлических работ. При всей настойчивости «Лена-Гольдфильдс» техническая реорганизация шла медленно. Несколько лучше с механизацией производства обстояло дело на железной дороге.

Так на 30 сентября 1915 г. в механическом заведении магистрали находилось 22 станка по металлу, в том числе 4 — строгательных, 2 — болторезных, 2 — токарных, 11 — по дереву, 13 — лесопильных, 24 различных насосов, несколько паровых машин, кранов, молотов. В литейном цехе была установлена небольшая домна, что позволяло про-

изводить медное и чугунное литье. Только в 1915–1916 гг. было выплавлено 2 047 пудов, в том числе 1 847 пудов чугуна, 200 пудов меди (*Мунгалов Н.Н. Указ. соч. С. 62; Личный архив М.М. Барского. Папка № 8 и 9*).

Своими силами приходилось труженикам БЖД собирать, ремонтировать паровозы. Заказы на комплектующие части размещались на российских и зарубежных заводах. В масштабах железной дороги выполнялись и приисковые заказы: ремонтировались золотопромывальные машины, экскаваторы, проводились ремонтные работы на гидроэлектростанциях. Железная дорога принимала и частные заказы. К механической мастерской примыкала лесопилка. В сентябре 1915 г. в ней находилось три рамных станка, заказанных в Швеции и Англии.

Рабочие и служащие на железную дорогу нанимались на контрактной основе. Текучесть рабочих кадров была высокой. За 6 лет (с 1911 г. по 18 августа 1916 г.) число рабочих в мастерской возросло в 2 раза за счет увеличения объема работ. При механической мастерской и депо на 18 августа 1916 г. находилось 242 чел., в том числе: в паровозных бригадах — 39, в механическом цехе — 44, в столярной мастерской — 33, в вагонном цехе — 6. Кочегары находились в числе мастеровых и входили в состав бригады. Машинистов набирали из опытных высококвалифицированных слесарей. Мастеровые были причленены к службе движения. Они выполняли обязанности кондукторов, тормозовщиков, смазчиков, стрелочников, составителей вагонов. Существовавшую при железной дороге лесопилку обслуживали рамщики. На ней работало 2–4 рамщика и один пилостав.

Рабочий день в мастерских и депо начинался в 6 часов утра. Рабочие и мастеровые по свистку собирались в главных мастерских на «раскомандировку», в ходе которой каждый получал задание на день. Свисток оповещал о наступлении обеденного перерыва на 1,5 часа. Работа оканчивалась в 18 часов. Накануне престольных праздников и «царских дней» рабочее время сокращалось на 1 час.

Начавшаяся в 1914 г. первая мировая война отодвинула на второй план вопросы технических преобразований. Выработка электроэнергии в 1915 г. составила 3,5 млн кВт.-час. Общая длина ЛЭП составила 41 км (*Ленские прииски. Сборник документов... С. 566. Подсчеты автора*).

И все же, несмотря на трудности, сложившиеся на Восточном фронте для России, война требовала все больше и больше затрат, в 1916 г. было принято решение проложить железнодорожную ветку в бассейн рч. Бодайбоккан, правому притоку р. Бодайбо, к лесному массиву протяжением 10 верст. Проект был составлен главным маркшейдером «Лензото» С.А. Кулаковым. В проекте предусматривалось строительство через р. Бодайбо деревянного «подкосного» моста. Строительство дороги началось в сентябре 1916 г., в марте 1917 г. начали возводить верхние строения моста. В 1918 г. от станции Надеждинская по долине р. Б. Чан-

чик до прииска Мало-Варваринского была построена ветка протяжением 6 км, где начали развиваться подземные горные работы. В черте города Бодайбо железнодорожные пути были проложены к депо, механическим мастерским, лесотаскам, лесопилке, лесоскладам, хлебопекарне, складам технических и продовольственных грузов, к грузоподъемному крану, карьере на Королевке, где брали балласт для железнодорожного полотна. При взгляде на план, весь город, как паутина, был оплетен железнодорожными путями. К этому времени вопрос о строительстве железной дороги от Иркутска до Бодайбо, ставившийся неоднократно до 1911 г., стал затухать и только вновь ожил в начале XXI в., но как тогда, так и сейчас правительством денег не выделяло. Может быть Второй Транссиб (Большой Северный путь), который покроет железнодорожными магистралями Якутию, Магаданский край, Крайний север и дойдет до Берингова пролива, а оттуда, параллельно Тихому океану, опустится до Владивостока. Далее, через Татарский пролив выйдет на о. Сахалин, а через него перекинется на многострадальную российскую землю Большой Курильской гряды (*Личный архив М.М. Барского. Папка № 8, 9; Мунгалов Н.Н., Полинкин В.М., Улаев Н.И. Городу на Витиме — 100 лет. Хабаровск: Издательский дом «Приамурские ведомости», 2003; Барский М.М. Реорганизация управления железнодорожным транспортом в 1917–1929 годы // Вестник ИРО АН ВШ России. 2009. № 1 (14). С. 32–87; 2010. № 1 (15). С. 131–146.*

В 1916 г. американской фирме «Бьюсайрус» была заказана мощная драга с емкостью черпака 476 литров. Однако изготовленная драга, вследствие военных и революционных событий, поставлена на Ленские прииски не была. В период гражданской войны золотодобыча резко сократилась, почти никаких технических усовершенствований не производилось. В 1917 г. начальником Иркутского горного управления был Б. Мономахов. Его телеграммой от 26 июня 1917 г. Горным департаментам предлагалось оба горных округа соединить в один. С 5 октября 1918 г. окружным инженером Ленского округа (до 5 сентября 1912 г. назывался Олекминским) стал В.П. Селиванов, который выполнял функции окружного инженера в обоих округах. И все же, хотя и медленно, но железная дорога в тревожные революционные годы прирастала. В 1918 г. была построена, о чем уже упоминалось ранее, железнодорожная ветка Надеждинский — Мало-Варваринский протяжением 6 км. В этом же году на пристани г. Бодайбо установлен подъемный кран фирмы «Сименс Шукерт» грузоподъемностью 5 т.

1–4 декабря 1918 г. состоялся экстерный съезд золотопромышленников в г. Бодайбо. От имени делегатов съезда адмиралу Колчаку, как «верховному правителю», была отправлена поздравительная телеграмма. Но не долго золотопромышленники торжествовали, хотя и провели 10–13 июля 1919 г. свой 18-й съезд в г. Бодайбо, после этого, 24 августа 1919 г., Промысловый Совет «Лензото» сосредотачивает добычные ра-

боты на Феодосиевском прииске. Прииски Андреевский, Нижний Светлый и Олекминский закрываются. Усиливается напряжение как среди работников приисков, особенно среди оставшихся без работы, так и среди железнодорожников. В начале сентября 1919 г. нарастает партизанское движение в Приленье. Отряды Восточной Сибири объединились в Северо-Восточный партизанский фронт под командованием бывшего офицера царской армии Д.Ж. Зверева. К 12 октября 1919 г. партизанские отряды Зверева овладели Усть-Кутом, открылся путь на Бодайбо. А в декабре этого же года в Бодайбо создается Временный Комитет Общественной безопасности. Колчаковская милиция была разоружена. 19–22 января состоялся уездный съезд Советов рабочих депутатов, который принял на себя всю полноту власти.

Начинался новый этап жизни как Ленских золотых приисков, так Бодайбинской железной дороги. 10 февраля 1920 г. Совет рабочих депутатов уезда провел национализацию золотодобывающих предприятий и Бодайбинской магистрали, которая уже к этому времени имела протяженность около 90 км (*Личный архив М.М. Барского. Папка № 8, 9; Ленские прииски. Сборник документов... С. 566; Мунгалов Н.Н. Указ. соч. С. 154, 155; Барский М.М. БАМ в военные и послевоенные годы // Известия ИГЭА. 2005. № 1 (42). С. 107–111. Подсчеты автора*).

Итак, усилиями инженеров и рабочих в 90-е гг. XIX в. в тяжелейших климатических условиях была успешно сооружена самая северная в Сибири железная дорога. Следует отдать должное автору проекта инженеру С.С. Генделю и начальнику строительства П.И. Мальцеву, сумевшим решить непростую строительную проблему. Кстати, в 1896 г. на прииске Павловском по рч. Ныгри, 18 октября была введена в действие первая в России, на Лене, гидроэлектростанция мощностью 300 кВт. Как уже отмечалось, что она была первой в России с применением электропередачи высокого напряжения (10 000 вольт). В строительстве первой гидростанции принимал участие будущий выдающийся инженер-конструктор и ученый Яков Модестович Гаккель. Он родился в Иркутске 30 апреля 1874 г., умер 12 декабря 1945 г. в Ленинграде. Во время учебы в Петербургском электротехническом институте за участие в студенческих революционных организациях был сослан на Ленские прииски сроком на 5 лет, где принимал участие, как уже упоминалось, в строительстве, затем эксплуатации первой гидростанции по рч. Ныгри. Вернувшись в Петербург, Я.М. Гаккель закончил институт, занимался проектированием, постройкой и эксплуатацией петербургского трамвая, одновременно ведя преподавательскую работу. В 1909–1912 гг. спроектировал и построил ряд оригинальных самолетов, в том числе первый в России гидросамолет-амфибию Г-5. В 1920–1921 гг. разработал проект тепловоза, который был построен в 1924 г. Это был один из первых в мире мощных тепловозов. С 1921 г. он стал профессором института железнодорожного транспорта,

в котором проработал до конца жизни. Его сын стал академиком, известным океанографом, составившего карту дна мирового океана.

Строительство Бодайбинской железной дороги развивалось и при советской власти, но первые шаги, когда 10 февраля 1920 г. Бодайбинский Совет закрыл 21 мелкое золотодобывающее предприятие с 1 500 рабочими, новой власти приходилось очень тяжело и опасно. С 23 февраля этого же года к управлению национализированными предприятиями приступил «Деловой Совет» Нацлензопрома. Округа к этому времени были ликвидированы. Весной, т.е. 19 марта 1920 г., Иркутский губсовнархоз открыл кредит национализированной Ленской золотопромышленности, в том числе и Бодайбинской железной дороге, в сумме 120 млн р. Дорога действовала до 70-х гг. XX в., а уже в 1970-е гг. она была разобрана для того, чтобы вскрыть запасы золота, находившиеся под ее трассой. Так закрылась более чем, 75-летняя страница трудового подвига уникальной, самой Северной железной дороги — Бодайбинской — нашего Отечества.

Автор ранее в своих публикациях отмечал, что в конце 80–90-х гг. XX в., да и в начале второго десятилетия XXI в., всерьез обсуждается проблема сооружения железной дороги между Россией и США через Чукотку и Аляску со строительством тоннеля под Беринговым проливом. Прокладка железнодорожного пути до Якутска будет рассматриваться как первый этап создания этой трансконтинентальной магистрали. Есть предложение о соединении тоннелем материка с Сахалином, а в последующем — и с Японским архипелагом. Опыт строительства крупнейших железнодорожных тоннелей, длиной более 50 км, уже имеется в Европе и Японии. Так что, эти планы в будущем могут быть реализованы, и Бодайбинская железная дорога сойдет с музейных стендов, окунувшись в водоворот новой жизни.

Е.Ю. БАШКУЕВА

КИТАЙСКИЙ ТРУД В ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ: ПРОИЗВОДСТВО, РЕМЕСЛО И СФЕРА ОБСЛУЖИВАНИЯ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX–НАЧАЛО XX вв.)

Сегодня у отечественных исследователей резко возрос интерес к истории китайской миграции в Россию. Это объясняется, главным образом, тем, что наращивается стратегическое партнерство наших государств и постепенно в стране формируется новая китайская диаспора. Однако, в истории китайской миграции в Россию еще много своих «белых пятен». При подготовке настоящей статьи автор использовал документальные материалы из фондов Государственного архива Забайкальского края (ГАЗК) и Национального архива Республики Бурятия (НАРБ), большинство из которых вводится в научный оборот впервые.