

УДК 625.1(571.53)
ББК 39.20(2Рос-4Ирк)г

Д.В. СКРИПУЧИЙ

УЗКОКОЛЕЙНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ: ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ

В статье дается краткая характеристика узкоколейных железных дорог, существовавших в Иркутской области. Труднодоступность части ресурсной базы региона оправдывала активное использование железных дорог с узкой колеей. Отмечается, что в советский период узкоколейное строительство достигло пика. Указывается на ограниченное количество источников информации по тематике статьи.

Ключевые слова: Иркутская область, узкоколейные железные дороги, автотранспорт, лес, С.Д. Болашенко, энциклопедия Младший брат.

D. V. SKRIPUCHIY

NARROW GAUGE RAILROAD IN IRKUTSK AREA: HISTORY OF USE

The article provides a brief characteristic of narrow gauge railways that existed in the Irkutsk region. The complex accesses to the part of resource base justified an active usage of the narrow tracks. The author notes that the narrow-track construction peaked during the Soviet era. He emphasizes on the limited number of informational sources on the subject of the article.

Keywords: the Irkutsk region, narrow-gauge railways, auto transport, timber, S.D. Bolashenko, encyclopedia Mladshiy brat.

Широкое применение железных дорог с узкой колеей 750 мм на территории Иркутской области было обусловлено высокой ресурсообеспеченностью, и прежде всего, лесоизбыточностью региона. Слабое использование автотранспорта в те времена, таежное бездорожье и труднодоступность ресурсной базы предопределили непродолжительное, но отнюдь небезуспешное развертывание узкоколейного строительства. Большинство узкоколейных железных дорог (УЖД) примыкало к Транссибу, обеспечивая стабильную доставку ценных грузов. Однако к перестроечным годам еще не разобранным дорогам перестали уделять должное внимание, и их закрытие становилось вопросом времени. УЖД в одночасье потеряли значение транспортных капилляров, пронизывавших пространство вблизи хозяйственных объектов.

Практически полное исчезновение узкоколеек (одни разобраны, другие «закатаны в асфальт») с топографических карт стирает память о них. Поэтому весьма трудно сказать, сколько же узкоколеек существовало в области, в каких годах их начинали строить, а затем переставали исполь-

зовать и окончательно «удаляли» с поверхности земли. Среди узкоколеек есть те, которые составляли транспортную основу для промышленных районов (Зиминская и Бодайбинская УЖД), а есть те и их больше по количеству, которым отводилась ограниченная роль (УЖД, выстроенные для обслуживания предприятий, — у Тайшетского шпалопропиточного завода или Иркутского завода тяжелого машиностроения). Соответственно о первых из них имеется более обширная и объективная информация.

На сегодня существуют две крупные базы данных в сети Интернет, создатели которых и авторы статей не являются, как правило, учеными и не претендуют на исчерпывающую и в полной мере достоверную информацию, однако в них собраны основные сведения по узкоколейным железным дорогам, позволяющие сориентироваться в ускользающем мире узкоколеек. В энциклопедии узкоколейных железных дорог бывшего СССР «Младший брат» содержатся сведения по 12 узкоколейным железным дорогам на территории западного Прибайкалья [5]. У исследователя железных дорог С.Д. Болашенко на созданном им сайте упомянуто о 23 узкоколейках [15]. Таким образом, два «узкоколейных реестра» не совпадают как по количеству зафиксированных дорог, так и по содержанию материала о них.

Что касается промышленного использования узкоколеек, то их можно разделить на лесовозные, пришахтные и использовавшиеся для вывозки других грузов. Некоторые наиболее протяженные УЖД сохранились и для регулярных пассажирских перевозок (узкоколейки в Зиме и Бодайбо), а другие становились объектами детского творчества (Иркутская детская железная дорога — единственная УЖД, которая до сих пор активно используется).

Самой протяженной в Иркутской области УЖД считалась Зиминская дорога. В материалах «СМ Номер один» за 2010 г. имеется материал о лесном поселке Центральный Хазан в Зиминском районе Иркутской области, в котором сохранились участки локомотивного депо, ржавые вагоны и часть рельс, напоминающие о проходившей через поселок узкоколейной дороге [11, с. 11].

Авторы статьи смело укаывают на то, что узкоколейка была даже самой длинной в России, ссылаясь на интервью с ветераном поселка Петром Оленниковым, со слов которого можно дать краткую характеристику дороги. Узкоколейка пролегла от Зимы до Участка Урункуй, имея множество дополнительных веток. С.Д. Болашенко пишет о том, что на пике развития дорога протянулась не менее чем на 150 км [15]. В Энциклопедии «Младший брат» приводится ее расстояние в 290 км [5]. Несмотря на то, что авторы репортажа нашли информацию о прокладке дороги в 1937 г., вероятно взятой из базы С.Д. Болашенко, по словам интервьюируемого, она появилась в 1945 г. и сначала проходила по улице поселка, но после несчастного случая ее было решено провести по лесу до Саян. Однако пенсионер прибыл в поселок в 1951 г., поэтому

год начала прокладки зиминской дороги им указан на основе сведений, исходящих от сарафанного радио. Архивные материалы подтверждают, что дорога существовала еще до 1941 г., поскольку на ее базе именно к 1941 г. была построена механизированная часть Зиминской УЖД по приказу треста «Востсиблес» [2, л. 170].

На Зиминскую УЖД после эксплуатации паровозов пришли тепловозы с читинского завода, а затем чехословацкая техника, которая, по словам собеседника, была очень эффективна, перевозя по 40–60 вагонов зараз [11, с. 11]. Пенсионер вспоминает, что доски с пиломатериалов вдоль узкоколейки направлялись в Среднюю Азию на ящики для фруктов, и что дорога использовалась для школьных экскурсий. В леспромхозе работало много сосланных в первые послевоенные годы литовцев и украинцев, которых контролировала спецкомендатура.

При закрытии узкоколейки многие работники дороги организованно переехали в Новоильинск в Бурятии, где тоже функционировала УЖД. Часть подвижного состава узкоколейки Зиминского района, как отмечает П. Оленников, была переброшена на Хандагатайскую УЖД, которую вскоре также постигла участь закрытия. В статье нет информации по дате ликвидации дороги, а по материалам С.Д. Болашенко вся сеть узкоколеек в Зиминском районе перестала использоваться к концу 1990-х гг. В «Младшем брате» обращается внимание на более поздний период закрытия.

Другой лесовозной дорогой в Зиминском районе предположительно была Кимильтейская узкоколейная железная дорога вблизи поселка Карымск, которая работала в 1963 г. Скудные сведения о ней позволяют только сказать о том, что УЖД была разобрана не позднее 1970-х гг. [15].

В Тайшетском районе от поселка Юрты отходила Юртинская узкоколейная железная дорога, протяженность которой на пике развития составляла не менее 70 км [15]. Эта лесовозная дорога принадлежала Юртинскому леспромхозу («Юртинсклес»). Первый участок узкоколейной железной дороги был открыт в 1949 г. УЖД пролежала вдоль лесных поселков Пишет, Октябрьский (выселены в 1970-х гг.) и Красный Бор. Тяговый подвижной состав Юртинской дороги первоначально был представлен паровозами, а позднее дополнен тепловозами (ТУ4). Но уже в 1970-х гг. часть леса доставлялась в Юрты автомобильным транспортом. По информации С.В. Костыгова, узкоколейная железная дорога была закрыта в 1980-х гг., а не позднее 1993 г. разобрана. Известно, что в Юртах колесил пассажирский вагон польского производства *Pařawag*.

Другой лесовозной УЖД была дорога, расположенная в самом маленьком городе области Алзамае. Дорога принадлежала местному леспромхозу и была построена не позднее 1949 г., а полностью разобрана приблизительно в 1970-е гг. Ее существование согласно материалам С.Д. Болашенко стоит под вопросом, однако данные по применению узкоколейных паровозов на участке леспромхоза говорят об обратном

[3, л. 38]. После войны здесь был создан химлесхоз и начата разработка месторождений кварцевого песка. На базе железнодорожных мастерских еще до войны был создан Алзамайский ремонтно-механический завод, который кроме обслуживания железной дороги обеспечивал также ремонт техники лесозаготовительных предприятий. В 1949 г. планы по заготовке, подвозке и вывозке леса выполнялись чуть более чем на 50%, потому что сезонная рабочая и гужева сила не были отобилизованы, а паровозы узкоколейки простаивали. В области Алзамай считался самым отстающим лесозаготовителем, несмотря на наличие УЖД [3, л. 38].

В Нижнеудинском районе немцы помимо УЖД в Алзамайе существовала Атагайская узкоколейка, бравшая начало в одноименном поселке. УЖД начали строить в 1950 г. из-за необходимости выполнения плана лесозаготовок Укарского леспромхоза. Узкоколейную железную дорогу полностью разобрали ориентировочно 1970-е гг. [15].

В Тулунском районе Котиковская и Евдокимовская узкоколейные дороги принадлежали Тулунскому леспромхозу. Согласно информации, раздобытой С.Д. Болашенко, обе имели протяженность около 50 км и были ликвидированы в 1970-е гг. [15].

Харагунская лесовозная узкоколейная железная дорога начиналась от поселка Харагун в Заларинском районе. Первый участок дороги был открыт не позднее 1950-х гг. На УЖД находился также крупный поселок Черемшанка. Протяженность узкоколейной железной дороги на пике развития составляла не менее 50 км [15]. Вывоз леса по УЖД был прекращен не позднее 1990-х гг. По состоянию на 2007 г. узкоколейная железная дорога частично сохранялась и использовалась жителями поселков Харагун и Черемшанка для движения съемных мотодрезин.

От поселка Октябрьский, расположенного у станции Сосновые Родники на железнодорожной линии Тайшет — Тында, проходила Октябрьская УЖД. Протяженность главной линии узкоколейной железной дороги, согласно картам, составляла около 50 км [15]. Узкоколейная железная дорога полностью была разобрана примерно в 1970-е гг.

От поселка Кедровый, расположенного вблизи разъезда № 9 на железнодорожной линии Тайшет — Тында, отъезжали паровозы Парчумской лесовозной узкоколейной железной дороги. Единственный источник информации об этой узкоколейной железной дороге — топографическая карта масштаба 1:500 000, изданная в 1967 г. Согласно карте, ее протяженность составляла около 4 км [15].

Кроме того по неподтвержденной информации у побережья Байкала располагались УЖД у станции Подорвиха, затопленной в 1958 г. в результате строительства Иркутского водохранилища, и в окрестностях поселка Большие Коты. На одной из пристаней последнего были обнаружены рельсы длиной около 50 м [1]. А в окрестностях населенного пункта Бугульдейка, возможно, действовала узкоколейная железная до-

рога (либо рельсовый путь узкой колеи, на котором применялась конная тяга) с 1930-х по 1960-е гг. [15]. Три приозерные узкоколейные железные дороги предназначались для вывозки леса.

Наиболее известной узкоколейкой на территории области долгое время была и остается Бодайбинская железная дорога (БЖД), дореволюционной практике которой посвящен отдельный труд С.В. Гузенкова «Бодайбинская железная дорога (1894–1917 гг.)» [7]. УЖД обеспечивала производственные потребности Бодайбинского золоторудного района, являясь главным видом транспорта в отдаленном районе. Основная линия пролегла от станции Бодайбо до станции Весенняя, имея длину 90 км [4, л. 183]. Известно, что дорога изначально имела колею 914 мм, но в неизвестном году была перешиита на стандартную для СССР узкую колею 750 мм. О прогрессивности дорожных работ на БЖД свидетельствует то, что в районе Надеждинского прииска участок узкоколейки был электрифицирован, а после Великой Отечественной войны БЖД эксплуатировала немецкие паровозы Гр [12, с. 24].

Решение о закрытии БЖД было принято по причине возрастания роли автоперевозок и больших расходов на перегрузку сырья из автомашин в вагоны на станции «Весенняя» [4, л. 183]. Вероятно, что дополнительной причиной ликвидации БЖД явилась ее высокая аварийность. В 1966 г. Бодайбинское бюро ГК КПСС постановило полностью перейти на услуги автотранспорта к 1967 г. Приказом Министерства цветной металлургии, которому был подотчетен трест «Лензолото», дорогу закрыли, а основную часть путей демонтировали, оставив небольшие ветки в районе речного порта [12, с. 24].

Жители приисковых поселков Бодайбинского района в большинстве восприняли ошибочным решение о закрытии, поскольку единственным видом транспорта на приисках стала разбитая грунтовая дорога [15]. Практически весь подвижной состав был вывезен в качестве металлолома. Паровоз Гр № 352 был установлен в Бодайбо на вечную стоянку, символизируя железнодорожное прошлое северного региона.

Шахтные узкоколейные железные дороги на руднике Горно-Чуйский появились в связи с освоением месторождений слюды. Слюда добывается, как правило, подземным способом — на шахтах, имеющих горизонтальные стволы и доступных благодаря узкоколейным железкам. Доказательством наличия УЖД является тот факт, что авторы статьи «Мама — блеск и нищета слюдяного края» провели по штольне жилы №753, которая протянулась на 800 м по рельсам, с помощью которых на вагонетках вывозят слюду на последующее дробление и щипку [8]. О вводе в эксплуатацию горной УЖД нет данных.

К иркутско-черемховскому угольному бассейну относится поселок Забитуй в Усть-Орде. Здесь узкоколейка связывала станцию Забитуй с угольным месторождением рядом с населенным пунктом Угольная [6]. За-

битый имел славу шахтерского поселения до 1978 г., когда шахта была закрыта. Автор статьи не называет дату строительства узкоколейки, констатируя лишь то, что вагоны заменили гужевой транспорт. Пенсионер Лев Гутченко рассказал, что на шахте работало до 600 человек, но до 1938 г. в Забитуе было лишь четыре барака, таким образом, узкоколейное полотно могло быть проложено не раньше 1940-х гг. [6]. В другой статье указывается на то, что узкоколейка была построена после 1905 г. вблизи Нарен [14]. По неподтвержденным данным, узкоколейная железная дорога была разобрана в 1978 г., когда была закрыта Забитуйская шахта.

Теперь остановимся на узкоколейках, строившихся при крупных предприятиях Иркутской области.

В пределах города Иркутска долгое время работала УЖД Иркутского завода тяжелого машиностроения им. Куйбышева (ИЗТМ). Потребность в узкоколейной железке возникла в 1929 г. после установки на заводе мартеновских печей. По информации от С.В. Костыгова в 1929 г. на строящемся машиностроительном заводе появился рельсовый путь узкой колеи с конной тягой, а вагонный парк состоял из тяжелых двухосных вагонеток для перевозки сырья (металл, глина, песок) и готовой продукции (прокат, слитки, моторы, редукторы). В 1933 г. на дорогу поступили первые локомотивы — четыре двухосных газогенераторных мотовоза Муг/2 Калужского завода [9].

Месторасположение завода на другом берегу Ангары относительно станции затрудняло перевозки. Пришлось в месячный срок строить УЖД на автомобильном мосту через Ангару, чтобы перевезти оборудование эвакуированного в 1941 г. Старокраматорского завода на иркутские «стапеля» [16]. Паровозы для перевозки тяжелых грузов нашлись в Иркутске на построенной в 1939 г. детской железной дороге. Оба паровоза детской железной дороги (один паровоз серии 159 и построенный в Австрии на предприятии компании «Краусс-Линц» танк-паровоз) были переданы на ИЗТМ [9]. К концу 1970-х гг. на дороге насчитывалось около 169 вагонов. Во время войны и в послевоенное время движение по узкоколейке через мост осуществлялось круглосуточно.

В 1949 г. по мосту пустили трамвай, и движение поездов разрешалось только в ночной период. К 1990-м гг. с развитием автотранспортного сообщения и в условиях сложного экономического положения УЖД в центральной черте города превратилась в помеху. Дальнейшие перевозочные операции осуществлялись на территории завода.

Важную роль в поставках деревянных шпал играла узкоколейная железная дорога Тайшетского шпалопропиточного завода, протяженность которой (с учетом трехниточных участков) составляет не менее 4 км [15]. Тайшетский шпалопропиточный завод был основан в 1934 г. Будучи выбранным в качестве начального пункта БАМа Тайшет приобрел значение узловой станции, а УЖД на заводе гармонично вписыва-

лась в значительную транспортную нагрузку небольшого города. Вероятно, с первых дней работы завода на нем действовала узкоколейная железная дорога. Первоначально на ней работали паровозы, а с 1960-х гг. и различные тепловозы. УЖД в Тайшете уверенно пережила Советский Союз, однако постепенное вытеснение деревянных шпал железобетонными привело к закрытию завода [10].

На Усольском солевом заводе узкоколейная железная дорога действовала по меньшей мере в 1930-х гг. Завод имел 32 выпарных чрена, оборудованных механическими мешалками и механической выгрузкой соли. Добыча соли возросла — с 25 тыс. т в 1930 г. до 79,7 тыс. т в 1939 г., и для облегчения труда кочегаров к каждой варнице подвели узкоколейную железную дорогу, по которой каменный уголь подвозили к топке [15]. Трудности завод испытывал при транспортировке соли в склады и в железнодорожные вагоны, которые находились на материковом берегу. Для доставки соли к этим вагонам пришлось прокладывать через Протоку по понтонному мосту узкоколейку и по ней перевозить соль. В 1934 г. через первую протоку был построен железнодорожный мост, что позволило наладить транспортировку соли потребителям.

Узкоколейная железная дорога Ангасольского щебеночного завода у станции Ангасолка работала на Ангасольский щебеночный завод, действовавший с 1957 г. [13]. Возникновение завода было связано со строительством железнодорожной линии Иркутск — Слюдянка, заменившей участок Иркутск — Байкал, который был затоплен в 1958 г. В первые годы заводской жизни на нем существовала УЖД, по которой в вагонетках порода доставлялась на дробилку [15]. Не позднее 1970-х гг. узкоколейная железная дорога была разобрана, так как для доставки породы стал использоваться автомобильный транспорт.

Рассмотрев узкоколейки Иркутской области, можно прийти к заключению, что все из них кроме одной, Бодайбинской, были построены в годы советской власти. Именно СССР нашел транспортные ниши для УЖД, поддерживавших так не характерную для окраин высокую хозяйственность. УЖД, как правило, под давлением автотранспорта и постсоветской разрухи, становились ненужными. Из-за ограниченности информации по УЖД даже их недавнее по историческим меркам существование не позволяет делать какие-либо выводы об их значении для области.

Список использованной литературы и источников

1. Большие Коты. Остатки УЖД. [Электронный ресурс]. — URL : <http://ru-uzd.livejournal.com/176004.html>.
2. ГАИО. — Ф. Р-1843. — Оп. 1. — Д. 179.
3. ГАНИИО. — Ф. 127. — Оп. 14. — Д. 707.
4. ГАНИИО. — Ф. 5558. — Оп. 1. — Д. 15.
5. Все объекты по регионам. Иркутская область [Электронный ресурс]. — URL : <http://narrow.parovoz.com/emb/regions.php?REGID=RU38#RU38>.

6. Гергесова Л. В. Забитуе готовы дать стране угля [Электронный ресурс] / Л. В. Гергесова. — URL : <http://baikalpress.ru/sm/2008/40/008001.html>.
7. Гузенков С. В. Бодайбинская железная дорога (1894-1917 гг.) / С. В. Гузенков. — М. : Железнодорожное дело, 2004. — 50 с.
8. Корк Б. Мама — блеск и нищета слюдяного края [Электронный ресурс] / Б. Корк, О. Контышева, Б. Слепнев Б. — URL : <http://baikalarea.ru/pribaikal/villages/mama/blesk.htm>.
9. Костыгов С. В. УЖД Иркутского металлургического завода им. Куйбышева [Электронный ресурс] / С. В. Костыгов. — URL : http://www.pereyezd.ru/readarticle.php?article_id=22.
10. Лаховский А. В Тайшете закрыли ШПЗ. 200 человек остались без работы [Электронный ресурс] / А. Лаховский. — URL : <http://newsbabr.com>.
11. Михеева С. Самая длинная в России / С. Михеева // СМ Номер один. — 2010. — 22 апр.
12. Мунгалов Н. Н. Город на Витиме — 100 лет / Н. Н. Мунгалов, В. М. Полинкин, Н. И. Улаев. — Хабаровск : Приамурские ведомости, 2003. — 192 с.
13. Палагутин В. Сворачивать горы... [Электронный ресурс] / В. Палагутин. — URL : <http://www.gudok.ru/zdr/170/?ID=577884>
14. Сарапов А. МО «Забитуй»: прошлое, настоящее, будущее [Электронный ресурс] / А. Сарапов. — URL : <http://baikalpress.ru/region/2007/36/006003.html>.
15. Узкоколейные железные дороги Иркутской области [Электронный ресурс]. — URL : <http://infojd.ru/uzk38.html>.
16. Улыбина Ю. Старый Ангарский мост закроют [Электронный ресурс] / Ю. Улыбина. — URL : <http://baikalpress.ru/sm/2007/20/002007.html>.

Информация об авторе

Скрипучий Дмитрий Владимирович — аспирант, кафедра истории экономических и политических учений, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: dmitri1703@mail.ru.

Author

Skripuchiy Dmitrii Vladimirovich — PhD student, Chair of Economic and Political Science History, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin Str., 664003, Irkutsk, e-mail: dmitri1703@mail.ru.

УДК 338С594

А.С. СОКОЛОВ

ББК 65.262.63-183(С594)

ЗАВЕРШЕНИЕ ФИНАНСОВОЙ РЕФОРМЫ 1924 ГОДА В СИБИРИ

Рассматриваются мероприятия большевиков по стабилизации финансов в период нэпа. Исследуются этапы проведения денежной реформы 1920-х гг. Анализируется этапы реализации реформы в Сибири в 1924 г.

Ключевые слова: денежная реформа, новая экономическая политика, налоги, экономическая история.