

## **СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА УЗКОКОЛЕЙНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА**

В статье показано, что на первоначальном этапе массовой эксплуатации узкоколеек аварийность стояла в числе самых острых проблем. Анализируются причины высокой аварийности на данных дорогах. Представлены типовые примеры угроз жизни и имуществу со стороны этого транспорта. Охарактеризованы некоторые меры по улучшению условий эксплуатации. Сделан вывод, что они носили эпизодический характер, и повторение несчастных случаев было неизбежно.

**Ключевые слова:** узкоколейные железные дороги, Байкальский регион, безопасность, аварийность, несчастные случаи.

*D.V. SKRIPUCHY*

## **THE STATE OF SECURITY AT THE NARROW-GAUGE RAILROADS IN THE BAIKAL REGION**

The article shows that in the initial stage of mass operation of the narrow-gauge railways breakdown rate was among the most acute problems. Analyzes the reasons for the high accident rate at these roads. The author enumerates the typical examples of threats to life and property from the vehicle. It characterizes some measures to improve the operating conditions. It was concluded that the means were sporadic and recurrence of accidents was inevitable.

**Keywords:** narrow-gauge railroads, the Baikal region, security, breakdown rate, accidents.

Любой транспортный объект — зона повышенной опасности. К 1950-м гг. техническое регулирование узкоколейной отрасли после введения обновленных Правил технической эксплуатации и ГОСТа, было окончательно стандартизировано. Однако, какими бы подробными не были инструкции, аварии были неизбежны. Узкоколейные железные дороги Байкальского региона, будучи вспомогательным звеном в транспортной системе СССР, находились в таком положении, что контроль за их деятельностью не был настолько внимательным, как за линиями МПС. Хотя и в сфере перевозок по дорогам общего пользования проблема высокой аварийности оставалась крайне острой вплоть до 1950-х гг. [9, с. 414].

Статистика аварийности по УЖД представлена в очень ограниченном количестве источников, которые, однако, позволяют проследить истоки проблем и пути их решения. Многие аварии, особенно мелкие,

тщательно скрывались от руководства УЖД, а расследования «спускались на тормозах», что затрудняло работу по профилактике происшествий. Например, распространенной была подделка путевых листов после аварий (проставлялись подписи механиков об исправности состава, врачей о допуске на рейс) [8, ф. 1269, оп. 1, д. 24, л. 4, д. 25, л. 4]. При отсутствии регулярного мониторинга состояния безопасности УЖД определение виновных не могло быть точным.

Множество фактов свидетельствует о том, что при эксплуатации УЖД имелись серьезные пробелы в организации безопасного движения (особенно, в первые годы на лесовозных дорогах). Кроме того, малейшие недоработки в обеспечении безопасности сразу проявлялись, и возникал всплеск аварийности, перечеркивая предыдущие достижения.

Начнем с неутешительной статистики по Бодайбинской дороге. В 1934 г. на ней произошел резкий скачок аварийности, в среднем за сутки регистрировалось около 2 происшествий [8, ф. 867, оп. 1, д. 15, л. 43]. Не имея сколько-нибудь полной сводной таблицы по транспортным происшествиям известно, что правление дороги нередко в 1930-е гг. напоминало о высокой аварийности узкоколейки [1].

В лесной сфере Иркутской области погоня за быстрым результатом оборачивалась тем, что чуть ли не каждый день заканчивался инцидентом. Не проверив до конца степень готовности дорог к использованию, по ним открывали движение. С 1949 по 1957 г. известно о многочисленных фактах, свидетельствующих о том, что высокая частота аварий была главной проблемой [8, ф. 5116, оп. 1, д. 8, л. 113]. Вот типичная ситуация того времени: «с 22 декабря 1950 г. по 5 января 1951 г., то есть со дня сдачи Атагайской УЖД в эксплуатацию, аварии ежедневно приводили к поломке хотя бы одной платформы» [3].

Для 1950-х гг. были также характерны аварии с массовым выводом из строя подвижного состава. За один рейс сразу до 10 единиц техники могло не подлежать дальнейшему восстановлению, а это с учетом ее дефицита, — наносило серьезный экономический урон лесозаготовкам.

Красноречиво о том, что аварийность была присуща всем дорогам, говорит проверка, проведенная в 1953 г. на Харанорской УЖД в Читинской области, где движение открылось частично. Вскрылось, что дорога находилась в таком запущенном состоянии, что во время ревизии бригада, двигаясь со скоростью 7 км/ч, допустила крушение поезда 6 раз [6, ф. р. 604, оп. 22, д. 1, л. 40]. Рекомендуемая скорость не могла быть выше 5 км/ч, что воспринималось равнозначным постановке вопроса о сворачивании перевозок. Но в данной ситуации в отличие от большинства лесовозных дорог все-таки было принято решение довести все элементы УЖД до безопасного уровня.

Со временем становилось меньше случаев необоснованного допуска дорог к эксплуатации. Например, в 1957 г. Юртинская УЖД в Ир-

кутской области находилась на грани закрытия из-за повышенного риска аварийности. Первый квартал 1957 г. был омрачен 4 смертельными инцидентами, возникшими из-за отсутствия инструктажа, игнорирования правил эксплуатации и крайне неудовлетворительного состояния полотна. Ее работники так описывали передвижение: «Когда едешь на паровозе, становится страшно, паровоз бросает из стороны в сторону» [8, ф. 3728, оп. 1, д. 9, л. 8]. В 1958 г. перед руководством Юртинского ЛПХ работники поставили ультиматум: проведение ремонта или демонтаж путей. В итоге позиция работников была услышана, и за месяц УЖД была доведена до эксплуатационного состояния.

В начале 1960-х гг. в лесной отрасли ситуация с аварийностью стабилизировалась. Сообщения о резком увеличении инцидентов практически сошли со страниц документов. Это не случайно, поскольку вывозка была далеко не самой травмоопасной фазой лесозаготовок. Непосредственно на перевозочных операциях количество несчастных случаев все годы было не таким высоким, как, например, на погрузке и разгрузке; на валке, трелевке, обрубке сучьев или раскряжевке хлыстов.

В 1960 г. в управлении лесным комплексом Иркутской области было зафиксировано 52 смертельных случая. Наиболее опасным видом работ по итогам года оказалась валка леса, на которой погибли 13 человек. На вывозке зарегистрировали 4 инцидента, из которых 2 были связаны с УЖД: 1 кондуктор и 1 поездной слесарь смертельно травмировались на Юртинской дороге [7, ф. р-2775, оп. 1, д. 90, л. 13]. В 1962 г. вновь Юртинская УЖД со знаком минус попала в отчеты лесозаготовителей. Дорога закончила год с 3 смертельными случаями, и ее снова, как и в 1957 г., предлагалось закрыть.

Анализ травматизма за 1962 г. по лесной отрасли Байкальского региона показывает, что произошло 5146 несчастных случаев (под ними понимаются любые травмы, за которыми следовала утрата трудоспособности) [Там же, д. 7, л. 13]. По видам работ они распределились следующим образом в порядке убывания: 840 — на погрузке и разгрузке как на собственный подвижной состав, так и на принадлежавший МПС; 601 — на лесо- и шпалопилении; 452 — на сортировке и штабелевке; 428 — на трелевке; 425 — на валке; 304 — на раскряжевке; 299 — на обрубке сучьев; 143 на вывозке леса и 40 на перевозке рабочих. В разрезе профессий в структуре травматизма 607 случаев произошло с грузчиками; 536 — со штабелевщиками; 520 — с вальщиками деревьев и обрубщиками сучьев; 332 — с чокеровщиками; 149 — с машинистами, кондукторами и сцепщиками. Как правило, грузчики не входили в штат узкоколейных дорог. А что касается транспортной работы, то статистика учитывала не только узкоколейные, но и автомобильные трассы.

В целом, большинство травм (40 %) на лесовозных УЖД приходилось на кондукторские бригады. Несчастные случаи на УЖД происходили, как

правило, по следующим причинам: неисправности состава и колеи, сцепка и расцепка на ходу, спуск вагонов запрещенными методами, закрепление колес случайными предметами, спрыгивание на ходу, самовольный проезд [2, с. 16]. Грубо нарушались правила при подаче сцепов под погрузку, некачественные ударно-тяговые устройства расцеплялись в пути, а также использовались деревянные вместо металлических стойки для платформ.

Чтобы конкретизировать статистику аварийности, обратимся к Хандагатайской УЖД, где основной вид травматизма был связан либо с неправильной погрузкой сцепов, либо с авариями во время движения.

С учетом того, что УЖД в Бурятии была одним из самых крупных цехов в ЛПХ (до четверти рабочих мест), на ней удавалось поддерживать безопасность на самом высоком уровне. Таблица демонстрирует, что число несчастных случаев на УЖД не превышало 10 % от всего ЛПХ. Их расшифровка показывает, что, например, в 1963 г. 6 случаев произошло на маневрах и вывозке, а 4 на ремонтных работах в депо. Заметно, что определенные меры по безопасности привели к тому, что за 3 года с 1962 по 1965 г. несчастных случаев стало в 9 раз меньше, а коэффициент тяжести травматизма по УЖД (отношение дней нетрудоспособности к количеству несчастных случаев) упал в 3 раза.

#### **Травматизм на Хандагатайской УЖД в первой половине 1960-х и 1980-х гг.**

| Показатели                                     | Годы       |            |           |            |          |            |
|--|------------|------------|-----------|------------|----------|------------|
|  | 1962       | 1963       | 1965      | 1983       | 1984     | 1985       |
| Количество несчастных случаев по УЖД / по ЛПХ  | 18 / 188   | 10 / 216   | 2 / 193   | 2 / 39     | 2 / 33   | 3 / 32     |
| Потеря дней нетрудоспособности по УЖД / по ЛПХ | 480 / 3341 | 242 / 3616 | 19 / 3623 | 219 / 1054 | 35 / 862 | 105 / 1034 |

В первой половине 1960-х гг. еще меньший производственный травматизм наблюдался в Зиминском ЛПХ, где в 1960 г. произошло 60, а в 1961 г. — 79 несчастных случаев [8, ф. 1269, оп. 1, д. 36, л. 6]. Правда, именно здесь УЖД стала источником большого количества полученных травм. За 11 месяцев 1961 г. на Зиминской УЖД произошло 7 аварий (2 крупных с выходом из строя паровозов), а за декабрь случилось 6 аварий (6 паровозов вышли из строя на срок от 4 до 15 дней) [12, д. 36, л. 26]. Но уже в 1963 г. на ней было зафиксировано всего 4 несчастных случая, в 1964 г. — 6 [Там же, д. 42, л. 5].

Почти во все годы на Хандагатайской УЖД фиксировался самый низкий в ЛПХ коэффициент частоты несчастных случаев (отношение общего числа пострадавших к среднесписочному количеству работников) на 1000 трудящихся. В 1965 г. этот показатель травматизма минимизировали до 4, что было образцом в ЛПХ. В 1969 г. УЖД сохранила за собой лучший коэффициент частоты (9), притом, что на нижнем складе, т. е. фактически на погрузке и разгрузке он равнялся 89

[4, ф. р-64, оп. 1, д. 800, л. 1]. В 1983–1985 гг. травматизм тоже был на приемлемом уровне, коэффициент частоты составил от 3 до 4 единиц, в ЛПХ он был выше в 3–4 раза [Там же, д. 1136, л. 1].

В то же время ситуация к 1983–1985 гг. кардинально не улучшилась (см. табл.), поэтому травматизм стоит признать достаточно стабильным показателем с высокой вероятностью редких, но сильных колебаний по индикатору дней нетрудоспособности. Это подтверждается следующим примером. За 4 месяца 1980 г. на Хандагатайской УЖД был допущен рост травматизма на 250 % по сравнению с полным 1979 г. За январь–апрель 1980 г. произошло 2 смертельных случая и 3 с получением инвалидности [Там же, д. 1125, л. 78].

По всей видимости, Хандагатайская и Зиминская УЖД стояли особняком, потому что высокие планки по объемам грузоперевозок могли быть освоены только в благоприятных безаварийных условиях, к тому же повысился образовательный уровень работников и их оснащенность средствами производства.

Время относительно благополучного положения заканчивалось по мере известий о том, что УЖД будут выводиться из оборота. В целом ко второй половине 1960-х гг. отрасль существенно стала терять свою долю в вывозке, и была «отдана на откуп» местным хозяйственникам. Они, понимая близящееся закрытие дорог, утрачивали стимулы к налаживанию образцового производства. Проблемы с аварийностью вновь стали отчетливо звучать. Например, за 1965 г. по Евдокимовской УЖД, которая вскоре была закрыта, было задокументировано 23 несчастных случая, причем 8 из них имели место в 1-м квартале [8, ф. 430, оп. 1, д. 47, л. 22].

Начальник Юртинской УЖД Н.И. Игнатюк в интервью сравнил с лотерей большинство выездов машинистов в конце 1970-х гг. (особенно передвижение по усам — самым ненадежным конструкциям), в таком неисправном состоянии порой находилась дорога, что «машинист не знал, где его подстерегает опасность». Игнатюк признавал проблемы с трудовой дисциплиной, однако ключевую роль в аварийности отводил некачественным рельсам.

Таким образом, безопасность движения на всех УЖД обеспечивалась не в полном объеме. Невозможно отобразить все факторы, влиявшие на степень аварийности, но попытаемся выделить основные тенденции в этой сфере, разделив их на несколько причин.

Во-первых, многие УЖД были спроектированы так, что наличие крутых подъемов и спусков просто располагало к авариям. Бодайбинская дорога имела сложный рельеф в районе Бодайбинской резиденции, от которой начинался затяжной подъем расстоянием 10 км. Это подтверждается тем, что в 1938 г. приезжавшие с дорог МПС машинисты на первых порах совершали большое число аварий, не успев ознакомиться с профилем линии [8, ф. 867, оп. 1, д. 18, л. 36].

Сразу после приемки в эксплуатацию как минимум трех лесовозных УЖД Иркутской области (Шерагульская, Андоочская, Чунская) и Харанорской УЖД Читинской области стало понятно, что крушений не избежать. Они были проложены по резко пересеченной местности (запрещенные уклоны, кривые).

Вышеперечисленные несоответствия дорог безопасным условиям передвижения были известны проектировщикам, что в дальнейшем, конечно, ориентировало руководителей предприятий на отбор лучших методов прохождения рискованных участков. Но иногда известные администрациям УЖД причины высокой аварийности вскрывались контролирующими инстанциями лишь после нескольких лет эксплуатации, и как раз были связаны с геометрией трасс.

Известно два таких примера. Первый — это Зиминская УЖД, несоответствие профиля пути Правилам технической эксплуатации которой было выявлено в 1953 г. [8, ф. 1269, оп. 1, д. 24, л. 17]. Спустя 7 лет по Юртинской УЖД поступило заключение о том, что профиль благоприятствовал учащению аварий (например, большинство мостов располагалось на кривых) [7, ф. р-2775, оп. 1, д. 138, л. 123].

Таким образом, из этих примеров следует, что инженерно-геологические изыскания проводились некачественно, ввод многих дорог в эксплуатацию был поспешным. Стране требовалась древесина, поэтому на первый план выходила задача организации ее быстрой доставки.

Во-вторых, неудовлетворительное техническое состояние инфраструктуры либо ее отсутствие также способствовало авариям. Из непростого расположения УЖД на местности вытекала необходимость строгого регулирования движения. Однако простейшая установка светофоров, осветительных приборов, предупредительных знаков и других средств безопасности постоянно не выполнялась вовремя. Освещение станций и разъездов не соответствовало нормам почти на каждой УЖД Байкальского региона, а на диспетчерских пунктах и стрелках оно чаще всего полностью отсутствовало [8, ф. 5114, оп. 1, д. 4, л. 11].

В-третьих, одна из наиболее часто упоминаемых причин столкновений поездов — это отсутствие графиков движения между станциями или их несоблюдение. Ручной режим управления перевозками неизбежно сопровождался человеческими ошибками. Попытки уплотнить графики движения не решали поставленных задач, производственные возможности невозможно было превзойти волевым решением начальников УЖД.

Проблемы связи и диспетчеризации дезориентировали лиц, отвечавших за движение поездов. Неполнота информации о перевозочном процессе затрудняла взаимодействие между службами узкоколейных дорог, увеличивала количество ложных, взаимоисключающих приказов. «В 1953 г. на Зиминской УЖД начальник участка давал одну команду, диспетчер — другую, а технорук — третью» [10]. В 1955 г. на этой дороге

диспетчерская служба вместо четких приказов следовала советам кондукторов, которые рекомендовали диспетчерам маршруты движения, увеличивавшие зарплату локомотивных бригад, которая зависела от пробега. В целом диспетчеры только фиксировали исполненное движение вместо профилактики аварий. Известна масса происшествий, связанных с тем, что диспетчеры выдавали необоснованные разрешения на занятие перегонов.

Первые годы УЖД эксплуатировались без телефонной связи. Движением поездов руководил дежурный диспетчер через сигналистов на блок-постах и десятников погрузки на складах. На дорогах преобладал электрожелезнодорожный способ сношения, который идеально подходил однопутным УЖД. Только Харанорская, Зиминская и Хандагатайская и УЖД успели опробовать полуавтоматическую, а затем автоматическую блокировки.

В-четвертых, существовала проблема неисправности подвижного состава. Прежде всего, много сообщений имеется по ненадежности его ходовой части. Типичным для большинства УЖД было горение букс (устройств, предназначенных для снижения трения). Например, в 1940 г. сообщалось, что на Бодайбинской узкоколейке отцепки вагонов в пути при горении букс были изжиты, что не соответствовало истинной картине. В 1955 г. на этой же дороге почти на каждом втором поезде горели буксы. В 1959 г. на Игнитской УЖД буксы сцепов загорались на каждом рейсе [8, ф. 3728, оп. 1, д. 11, л. 58].

В-пятых, отдельно можно говорить о нарушениях техники безопасности. Несмотря на то, что памятки по технике безопасности содержали противоречивые формулировки о продвижении кондукторов по путям, о нахождении их в тормозных вагонах, основная часть нарушений совершалась там, где правила не были двусмысленными. С учетом того, что многие работники узкоколеек далеко не всегда были полностью подготовленными, свою лепту в аварийность вносило пренебрежительное отношение к исполнению трудовых обязанностей, или халатность.

Злоупотребления встречались среди представителей самых разнообразных профессий. Смазчики и осматрщики состава нередко «зажигали зеленый свет» на движение при указанных в техпаспорте и замеченных в ходе наблюдений неисправностях. Например, в 1956 г. на Шерагульской УЖД было выявлено, что на протяжении месяцев давались разрешения на передвижения вагонов с такими дефектами, как вертикальные подрезы гребня, ползуны и навары [8, ф. 1723, оп. 1, д. 6, л. 17].

Составители поездов пренебрегали нормами грузоподъемности вагонов ради достижения целевых показателей. Примат выполнения плана оставался ориентиром для работников. На Хандагатайской УЖД буквально по каждому непрямому или наклонному участку существовали расписанные до мельчайших подробностей обязательные нормы грузоподъемности (ветки: Нарын — 12 вагонов, Тарбагатай — 8 вагонов,

Хара-Кутул — 6 вагонов) [4, ф. р-64, оп. 1, д. 50, л. 2; д. 208. л. 37]. Эти правила повсеместно игнорировались, а фактическая грузоподъемность нередко в 2–3 раза превышала плановую [Там же, д. 790, л. 55–77].

Халатность должностных лиц дополнялась допуском на работу без сдачи технических экзаменов. Хотя в годы дефицита постоянного кадра на это обстоятельство глаза закрывались.

Разрез стрелок, особенно часто упоминаемый в документах по Бодайбинской дороге, становился результатом нежелания машинистов просто выходить из кабины для их перевода.

Самое строгое регулирование распространялось на котельное оборудование. Запреты на работу паровозов выносились специальным органом Госкотлонадзором, который, несмотря на широкие полномочия, не мог проследить за всеми нарушениями. На Одинской и Шерагульской УЖД в 1952 г. паровозы эксплуатировались без водомерных стекол.

Очень много выявлялось случаев использования паровозов не по назначению, а в качестве развлечения (в кабинах играли дети без присмотра) или для решения бытовых проблем. Самовольные угоны подвижного состава, как правило, сопровождались нарушениями скоростных режимов. «Машинисты УЖД были хозяевами дороги, они самостоятельно решали, куда и как им ехать, разъезжая по квартирам» [8, ф. 1723, оп. 1, д. 7, л. 11].

В-шестых, частой причиной происшествий становилось состояние алкогольного опьянения среди участников дорожного движения. В 1957 г. на Бодайбинской УЖД на дрезинах приисковых управлений, пьяные водители перевозили до 50 пассажиров при норме 16 человек [8, ф. 867, оп. 1, д. 51, л. 15]. Там же причиной 95 % несчастных случаев в 1962 г. стало нетрезвое состояние. Как правило, за пьянство машинистов всех УЖД переводили на менее престижные работы [7, ф. р-2775, оп. 1, д. 89, л. 237].

Что касается взаимных угроз от узкоколейного транспорта и сторонних лиц, то они сводились к риску наступления пожара, к отношениям с различными организациями по поводу переездов, а также к поведению пассажиров и иных участников дорожного процесса.

В период использования паровозной тяги существовала проблема обеспечения противопожарной безопасности. Поскольку паровозы выделяли искры, то требовалось не допустить их попадания на легковоспламеняющиеся предметы. В 1926 г. в Бодайбо неоднократно наблюдались пожары, возникавшие от искры паровозов. В 1940 г. сообщалось, что ежегодно от паровозных искр возникали пожары на складах «Лензолотопродснаба». Малейшая неосторожность паровозной бригады (незакрытый сифон или неисправность) могла привести к пожару [18]. Было решено серьезно заняться вопросом об усовершенствовании искроулавливающих сеток на паровозной трубе.

В 1945 г. на Хандагатайской УЖД запрещалось на нижнем складе открывать сифоны, предписывалось оборудовать все паровозы искрогасительными сетками и следить за их исправностью. В 1966 г. На Зиминской УЖД паровозы не были оборудованы искрогасителями и искроулавливателями, так как не было сеток, рукавов и огнетушителей на блокпостах и водокачках.

Инциденты неправильной установки сеток или пренебрежения этими нормами часто выявлялись, что может служить обоснованием того, что практически ничего неизвестно о пожарах, возникавших из-за проезда узкоколейных локомотивов. Хотя с другой стороны, в лесной зоне Иркутской области в 1959–1960 гг. 47,5 % пожаров возникало по вине леспромхозов, а 9 % — из-за искр паровозов МПС [9, с. 448]. Тогда все случаи возгораний вдоль УЖД вносились в общую графу леспромхоза.

Единственным серьезным случаем на лесовозных УЖД, который документирован, стал пожар 1963 г. на мосту через р. Пишетка на Юртинской УЖД [7, ф. р-2783, оп. 1, д. 138, л. 49]. В результате мост сгорел, а поезд потерпел крушение. Расследование показало, что машинист паровоза и его помощник умышленно не пользовались заводской чекой для плотного закрытия поддувала.

Нарушение правил переезда и прохода через полотно дороги таило много опасностей. Первоначально Зиминская УЖД проходила по центральной улице п. Центральный Хазан. Но когда двух человек задавило лесом, то ее решили вывести к лесу [12]. На Зиминской УЖД также жаловались на безответственное управление тракторами, водители которых раскантовывали рельсы.

В 1957 г. на Юртинской УЖД переезд по тракту в Полу-Черемхово не охранялся, а предупредительные сигналы не отвечали требованиям техники безопасности, в результате чего было допущено 3 случая наезда поездов на автотранспорт. В 1980-е гг. Хандагатайской УЖД имела как минимум 11 крупных пересечений с автодорогами, на которых регулярно происходили инциденты [4, ф. р-64, оп. 1, д. 1252, л. 202–203].

В 1958 г. случилось 8 смертельных наездов на людей в пределах п. Балахнинского у станции Артемовской и вблизи Бодайбо [23, д. 51, л. 38]. Еще в 1959 г. эта УЖД была вынуждена утвердить правила обращения со скотом вблизи путей. В 1965 г. на 36 км сошло с рельсов три вагона грузового поезда по вине руководителей Державного прииска, которые допустили бесконтрольный выпас лошадей, закончившийся смертью лошади и закрытием перегона на 4 ч [5]. Такая картина на Бодайбинской дороге сложилась потому, что для граждан района это был главный транспорт.

На предприятиях Бодайбинского района правила уведомления дорожных мастеров о провозе санных и тяжеловесных грузов игнорировались [1]. 4 декабря 1959 г. на перегоне Наклонная — Весенний на 77 км произо-

шел наезд снегоочистителя на тракторные сани, перевозимые трактором, при котором паровоз сошел с рельс. 7 декабря 1959 г. у Бодайбо через переезд транспортировался буровой станок трактором, чья скоба лопнула, и поезд наехал на станок. 11 января 1960 г. на 37 км у Ежовки на переезде санями был скантован рельс, и лишь случайно состав не обрушился. 21 сентября 1961 г. на 54 км в подобном случае кантования произошла авария. 25 января 1963 г. на переезде на улице Мира в Бодайбо был поврежден рельс, но аварию предотвратили. Это далеко не все инциденты подобного толка, перечисленные в газете «Ленский шахтер» [15].

Неосмотрительные и легкомысленные действия граждан, проживавших в районах прохождения УЖД, могли приводить к трагедиям. Во многом такие поступки объяснялись несерьезным отношением к железнодорожному транспорту. Жители поселков ощущали «игрушечность» узкоколейных дорог. Порог восприятия риска быть травмированным или лишенным жизни притуплялся еще и по причине низких скоростей.

Понимая вероятность попасть под проходящий поезд, население прииска Красноармейского на Бодайбинской дороге перебиралось на другой берег реки при наличии одного железнодорожного моста [12]. Ничего неизвестно о трагических исходах, но многие успевали перебраться на берег лишь за считанные секунды до приближения состава.

Выражаясь современным языком, на УЖД процветал «зацепинг». Все это было следствием неэффективной организации пассажирского движения. В Бодайбо многие опоздавшие на рейс, безбилетники и дети ездили на крышах и буферах товарных вагонов. В 1954 г. на Алзамайской УЖД было зафиксировано несколько несчастных случаев, связанных с поездками людей на груженных платформах. В 1956 г. на Чунской УЖД вопреки всем приказам директора ЛПХ «рабочих сажали на груженные поезда, и они ездили как на трамвае» [8, ф. 5114, оп. 1, д. 4, л. 11]. Повсеместно люди запрыгивали и выпрыгивали во время движения. В 1958 г. на Зиминской и Алзамайской УЖД в такой ситуации травмы привели к ампутации ног [7, ф. р-2775, оп. 1, д. 89, л. 343].

Благодаря ужесточению борьбы с этим явлением к концу 1960-х гг. сообщений о проезде снаружи поезда не обнаружено. Например, в 1963 г. на Зиминской УЖД запретили экипировку пассажирских паровозов в пути их следования с рабочими.

Стоит отметить, что меры по обеспечению безопасности носили половинчатый характер. На всех УЖД провозглашалось, что укрыватели виновных подлежат ответственности. Обычно к нарушителям правил безопасного движения применялись такие санкции, как понижение в должности (машинисты переводились в слесарные цеха); вычет из зарплаты (разный процент в зависимости от материального положения) для взыскания убытков, причем могла учитываться упущенная выгода; редкие случаи объявлялись преступлениями, потому что кадров и так не хватало.

Самые крупные аварии всегда вызывали резонанс в управляющих узкоколейным хозяйством организациях. По итогам расследований начинались сплошные проверки состояния безопасности на УЖД, самой часто упоминаемой инициативой было проведение переэкзаменовок.

Борьба с аварийностью не была систематической. Мероприятия проводились, как правило, только после трагических инцидентов или эпизодических проверок со стороны компетентных инстанций. Безопасность, несмотря на прямые экономические потери от аварий, не была безусловным приоритетом. Заблаговременная работа по предотвращению происшествий, как правило, не проводилась. Фактор низкого уровня безопасности не являлся ключевым в определении планов работы, поэтому высокая аварийность является лишь второстепенной причиной закрытия узкоколейных дорог.

### Список использованной литературы и источников

1. Амбросов И. Соблюдать правила перевозок / И. Амбросов // Ленский шахтер. — 1963. — 16 июня.
2. Андрианов Л. П. Судебно-медицинская характеристика смертельного травматизма на узкоколейных железных дорогах / Л. П. Андрианов // Судебно-медицинская экспертиза. — 1966. — № 3. — С. 15–18.
3. Антипенко Н. Узкоколейке — полную нагрузку / Н. Антипенко // Восточно-Сибирская правда. — 1951. — 5 янв.
4. Архив Заиграевского района.
5. Волченков Б. Обезопасить движение поездов / Б. Волченков // Ленский шахтер. — 1965. — 12 сент.
6. Государственный архив Забайкальского края.
7. Государственный архив Иркутской области.
8. Государственный архив новейшей истории Иркутской области.
9. Железнодорожный транспорт СССР. 1946–1955 : сб. док. [Сост. В. В. Соловьев, В. П. Литвинова]. — М. : Транспорт, 1994. — 432 с.
10. Коханчик Т. Почему наш леспромхоз сейчас отстает / Т. Коханчик, П. Великов // Восточно-Сибирская правда. — 1953. — 19 февр.
11. Лысков В. М. Роль Бодайбинской железной дороги в освоении Ленского золотопромышленного района (1895–1930 гг.) / В. М. Лысков // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2001. — Иркутск : изд-во ИГЭА, 2001. — С. 93–95.
12. Механиков И. С. График — основа движения на железной дороге / И. С. Механиков // Ленский шахтер. — 1941. — 29 мая.
13. Михеева С. Самая длинная в России [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://baikal-info.ru/sm/2010/15/011001.html>
14. Мочалов А. За дальнейшее улучшение лесозаготовок / А. Мочалов // Восточно-Сибирская правда. — 1956. — 2 февр.
15. Растворов К. За обеспечение безопасности движения / К. Растворов // Ленский шахтер. — 1960. — 21 янв.
16. Создать условия для высокопроизводительного труда // Восточно-Сибирская правда. — 1952. — 21 окт.
17. Справочник строителя узкоколейных железных дорог / В. С. Гончуков [и др.]; под. ред. П. М. Зелевича. — М. : Желдориздат, 1956. — 440 с.

18. Халин Г. Заменить паровоз мотовозом / Г. Халин // Ленский шахтер. — 1941. — 18 янв.

19. Черных В. В. Профилактика и противопожарное устройство лесов Восточной Сибири (1946–1991) / В. В. Черных // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2016. — Иркутск : изд-во БГУ, 2016. — С. 444–457.

### **Информация об авторе**

*Скрипучий Дмитрий Владимирович* — аспирант, кафедра истории и международных отношений, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: dmitri1703@mail.ru.

### **Author**

*Dmitry V. Skripuchy* — Ph.D. Student, Department of History and International Relations, Baikal State University, 11 Lenin St., Irkutsk, 664003, e-mail: dmitri1703@mail.ru.

УДК 930

**О.В. ФИЛИППЕНКО**

ББК 63.3(2)615-4

## **ОБРАЗ «КУЛАКА» В ПРЕДСТАВЛЕНИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ**

**(на основе политических характеристик крестьян-лишенцев  
Маслянинского района Запсибкрая. 1930–1931 годы)**

В статье исследуются основные черты, приписываемые типичному «кулаку» местными властями в начале 1930-х гг. (на примере Маслянинского района). Образ рассматривается с различных сторон, анализируется характеристика, как хозяйства крестьянина, так и степени его общественно-политической лояльности власти. Источниковую базу исследования составляют политические характеристики крестьян-«лишенцев», написанные в связи с их выселением в отдаленные районы страны.

**Ключевые слова:** «лишенцы», крестьянство, коллективизация, кампания «ликвидации кулачества как класса», Западная Сибирь.

**O. V. FILIPPENKO**

## **THE CHARACTER OF THE «KULAK» IN THE NOTION OF REGIONAL AUTHORITIES (on the basis of political characteristics, disenfranchised peasants of Maslyninsky District in the 1930–1931)**

The article investigates the main features inherited to the typical «kulak» by local authorities in the early 1930s. (for example Maslyaninsky district). The character viewed from different aspects, analyze features as the