

**УЗКОКОЛЕЙНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА:
ГЕОГРАФИЯ, СТРУКТУРА, ПРОТЯЖЕННОСТЬ**

Раскрывается проблема слабой научной проработки истории узкоколейных железных дорог. Автор отмечает, что изначальный вызов исследователю состоит в определении количественного состава узкоколеек, значимых для выстраивания полноценной картины прошлого, содержащей этапы, закономерности и особенности использования таких дорог. В статье впервые представлен достоверный, архивный перечень магистралей, веток и усов Иркутской области, Бурятии и Забайкальского края. Рассмотрены две крупные дороги, существование которых не удалось подтвердить.

Ключевые слова: Иркутская область, Бурятия, Забайкальский край, узкоколейные железные дороги, архивы, С.Д. Болашенко, энциклопедия Младший брат.

D. V. SKRIPUCHII

**NARROW GAUGE RAILROADS OF THE BAIKAL REGION:
GEOGRAPHY, STRUCTURE, MILEAGE**

The article deals with a low level of history researches into the narrow gauge railways. The author points out that the first challenge for scholars is uncertain number of such roads to construct the whole picture of the past containing analysis of the phases, regularities and peculiarities of these objects. The work provides the only verified list of the narrow-gauge railroads for three regions based on the archives. The existence of two large railroads remains unproved.

Keywords: the Irkutsk region, the Republic of Buryatia, Zabaykalsky region, narrow-gauge railroads, archives, S.D. Bolashenko, encyclopedia Mladshiy Brat.

Одной из наиболее неизученных тем в истории железнодорожного транспорта является прошлое узкоколейных железных дорог (далее — УЖД). Они оставили свой след в истории практически всех регионов России. Круг отраслей, где применялись узкоколейки, достаточно широк: лесозаготовки, торфоразработки, горное дело, заводы разных профилей и т.д. Оставшиеся в строю УЖД (в основном — это детские железные дороги) фактически играют роль памятников всем разобранным линиям.

«Золотым временем» перевозок по узкоколейкам является конец 1940-х — начало 1960-х гг. В это время даже на высшем государственном уровне обсуждалась перспектива прокладки таких магистралей, веток и

усов на целинных и залежных землях в Казахской ССР и районах Южной Сибири. Н.С. Хрущев, будучи инициатором курса на вовлечение в хозяйственный оборот новых сельскохозяйственных угодий, лично принял решение о массовом строительстве сети УЖД [2, с. 4]. Затем Л.И. Брежнев раскритиковал проект узкоколеек, признав его ошибочным, в итоге не оправдавшим возложенные надежды на вывозки хлеба [3, с. 21].

Несмотря на то, что тема УЖД поднималась на уровне первых лиц государства, внимание к ней со стороны исследователей остается поверхностным и эпизодическим. Причин на это может быть несколько:

1. УЖД представляли собой периферийные объекты и имели локальное значение.

2. УЖД, как правило, входили в состав более крупных хозяйственных единиц (леспромхозы, торфопредприятия, шахтоуправления), и поэтому являлись лишь их подсобными и вспомогательными цехами.

3. УЖД не играли ведущей роли в вывозках грузов, уступая автодорогам, история которых слабо исследована, и логичнее заниматься научными изысканиями более востребованного типа транспорта.

4. История УЖД — настоящая лакуна, и чтобы понять, как работали такие дороги, необходимо пролистать огромное количество архивных страниц.

Вышеперечисленные аргументы против изучения узкоколеек на первый взгляд выглядят убедительно. Но при более глубоком рассмотрении вопроса, можно сказать, что УЖД — совершенно уникальные транспортные объекты со сложной структурой управления, аналогичной дорогам со стандартной колеей. Некоторые УЖД по эксплуатационной длине превышали 200 км (Зиминская в Иркутской области, Хандагатайская в Бурятии и линия Харанор — Приаргунск в Читинской области). Кроме того в некоторых регионах узкоколейки практически на равных конкурировали с автомобильными дорогами (в 1984 г. в Кировской и Костромской областях, в Удмуртии по УЖД вывозили 32 %, 29,5 % и 36 % древесины соответственно) [25, с. 14]. А сколько занятых было на таких стальных магистралях? Сколько машиностроителей обеспечивало потребности в подвижном составе и рельсовом прокате? Какие выделить общие закономерности функционирования УЖД? Расширив перечень вопросов, приходим к тому, что история рельсовых узкоколейных путей полезна и с практической точки зрения, поскольку низкая транспортная доступность природных ресурсов стоит в числе трудноразрешимых задач современности.

Однако в отечественной историографии тематика строительства и эксплуатации УЖД практически не раскрыта. Применительно к Иркутской области, Бурятии и Забайкальскому краю защищена только одна диссертация, в которой одна глава посвящена Бодайбинской железной дороге [12]. Еще в одной исторической работе, правда, рассматривающей Центральную Россию, дана характеристика первой в России Ливен-

ской УЖД и иным «первенцам» на Орловщине [24]. Пожалуй, это едва ли не весь вклад историков в изучение узкоколеек. Остальные труды, как правило, относятся к техническим наукам.

Поскольку лесная промышленность в Иркутской области и Бурятии занимала традиционно высокую долю в отраслевой структуре промышленности (более 10 %), то интерес представляет развитие УЖД в леспромхозах [4, с. 14]. В Читинской области только горнорудный сектор экономики стал пристанищем узкоколеек.

Ориентирами для исследования железных дорог с узкой колеей служат многочисленные, созданные энтузиастами Интернет-ресурсы с заметками и полноценными статьями о судьбе узкой колеи в СССР. Среди «библиотек узкой колеи» — персональный сайт С. Д. Болашенко и «Энциклопедия Младший брат» (далее — ЭМБ). Все сведения носят обзорный, крайне сжатый и предположительный характер. Авторы «черновики» не подтверждают архивными документами исторические факты, ссылаясь в лучшем случае на газетные статьи и фотоматериалы. В итоге, заметки создают самую главную проблему, которая состоит в определении количественного состава узкоколеек.

По большинству субъектов России два источника содержательно похожи. Но относительно Приангарья подобие носит половинчатый характер, что обусловлено двумя обстоятельствами: во-первых, в области кроме детской дороги не сохранилось действующих дорог, поэтому подсчитать их возможно, только обратившись к архивам; во-вторых, согласно предположениям любителей УЖД их насчитывалось более десятка. С.Д. Болашенко перечислил 21 дорогу, в ЭМБ отмечается о работе 13 УЖД [21, 8]. Теперь сравним эти материалы с достоверной информацией из архивов.

Лесовозные УЖД (магистраль, ветки и усы) Иркутской области

№	Район	Наименование УЖД и ее начального пункта	Год основания	Протяженность на 1960 г., км	Годовая проектная мощность, тыс. м ³
1	Зиминский	Зиминская, село Центральный Хазан	1940	157	450
2	Тулунский	Евдокимовская, поселок Евдокимовский	1946	76	200
3	Нижнеудинский	Алзамайская, Алзамай	1948	43	150
4	Черемховский	Куртуйская, ныне заброшенное село Куртуй	1949	21	120
5	Тайшетский	Юртинская (Пойменная), пгт Юрты	1950	81	300
6	Заларинский	Чернореченская, исчезнувшее село Харагун	1950	40	125
7	Нижнеудинский	Атагайская, поселок Атагай	1950	20	120
8	Нижнеудинский	Игнитская, ликвидированное село Игнит	1951	19	200
9	Чунский	Чунская, станция Сосновые Родники	1951	36	150
10	Тулунский	Наткинская, станция Котик	1953	47,6	150
11	Чунский	Андочская, оставленное село Андоча	1955	28	150

Составлено по: 16, д. 103а, л. 1-145.

Из таблицы следует, что Иркутская область в 1960 г. владела 11 узкоколейками на вывозке леса. После войны возвели 10 дорог, когда УЖД окончательно апробировали на полигонах Карелии, Коми и Архангельской области [14, с. 6]. Кроме того, с 1939 г. юных железнодорожников обучали на детской дороге в Иркутске, которая затем покрыла потребности в паровозах выстроенной в черте города УЖД Куйбышевского завода. Бодайбинская и Забитуйская узкоколейки несли вахту в зоне добычи золота и угля соответственно. Таким образом, на 1960 г. в Иркутской области использовалось, по меньшей мере, 15 узкоколеек.

Бурятия имела среди трех рассматриваемых регионов меньше всего узкоколеек. С.Д. Болашенко выделил их 4, а в ЭМБ написано о 3 дорогах [22; 6]. Единственное различие в том, что С.Д. Болашенко вспоминает об УЖД, обслуживавшей Джидинский вольфрамо-молибденый комбинат в Закаменске. Дорога проработала с 1941 по 1958 г., по ней вывозили руду из села Холтосон, которое находится в 9 км от бывшей обогатительной фабрики. Гордостью узкоколейного прошлого можно назвать Хандагатайскую УЖД, которую в 1984 г. признавали эталонной во всем СССР [25, с. 14]. Упомянутой в обоих источниках лесовозной Челутаевской УЖД подтверждений не нашлось, как и узкоколейке в окрестностях Улан-Удэ.

С учетом Малой Забайкальской детской дороги С.Д. Болашенко назвал 8 существовавших в СССР узкоколеек в Читинской области, а в ЭМБ говорится о 7 дорогах [20, 7]. Наиболее известными являются УЖД Харанор–Приаргунск (принадлежала МПС), УЖД Петровск–Забайкальского металлургического завода и ветка Холбон–Арбагар. Существование двух узкоколейных железных дорог из названных списков не удалось верифицировать с помощью архивных фондов, причем вероятность их функционирования далеко не стремилась к нулю.

Согласно сведениям неравнодушных к узкоколейкам дорога Пашино–Букачача была построена в конце 1920-х гг. с применением труда заключенных для вывозки каменного угля. До наступления 1940-х гг. колею перешли на широкую. С.Д. Болашенко ссылается на сообщение некоего Н.Г. Малофеева на сайте красноярского общества «Мемориал», которого в 1938 г. арестовали и отправили в Букачачлаг, когда этот лагерь был только создан [28]. Путь Н.Г. Малофеева проходил через станцию имени Кагановича, на которой его посадили в другой состав, предназначенный для передвижения по узкой колее. Именно узкоколейка вела в Букачачлаг. Между заключенными ходили слухи, что УЖД построили в конце 1920-х гг. бывшие узниками лагерей священники. В ЭМБ не содержится подтверждающих ссылок, а указывается лишь на то, что дорога трижды перестраивалась.

В электронной Энциклопедии Забайкалья отмечается, что в 1924 г. Управление Забайкальской железной дороги (далее — ЗаБЖД) вело возобновившуюся разведку каменного угля в Букачаче, которая с пере-

рываами продолжалась до 1926 г. [15]. В 1930 г. вошла в строй шахта Букача, а поселок получил развитие с вводом в строй в 1932 г. железнодорожной ветки Чернышевск — Букача.

Действительно, ЗабЖД в 1920-е г. решила себя снабжать качественным букачагинским углем, который вывозили на станцию Бушулей. В это время гужевая дорога проходила по склонам сопок, а в низинных участках устраивались из бревен гати и слани. В 1924 г. ЗабЖД выбрала трассу ветки до поселка Букача от станции Пашенная [23, с. 32]. В 1926 г. начались разведочные работы на Букачагинском каменноугольном месторождении, так как ближайшее ископаемое топливо добывали в Черемхово и Партизанске на расстоянии доставки 1500–2000 км от ЗабЖД. Под ее руководством рабочие приступили к проходке главного наклонного пути ствола №1 в Букаче с привлечением института «Кузбассшахтстрой» [23, с. 32].

Известно, что в 1930-е г. станция Пашенная представляла из себя маленький пункт с 2 служебными помещениями, несколькими десятками ветхих домов и 3 приемо-отправочными путями [17, с. 2]. В этот период была построена железнодорожная ветка от Пашенной до рудника Букача протяженностью 72 км для вывоза высококалорийного угля. В 1936 г. строительство локомотивного депо на станции Пашенная было закончено. До 1940 г. в депо станции эксплуатировался парк использовавшихся на широкой колее грузовых паровозов серии O_6 , O_8 , E_{ϕ} . В 1939 г. в депо были получены пассажирские паровозы серии C_y [17, с. 2].

В фонде Р.2522, посвященном деятельности шахты Букача с 1936 г., нет ни единой зацепки к линии Пашино—Букача. Подтвердилось только использование внутришахтных узкоколеек [9, д. 5, л. 22].

В экономическом обзоре тяготения дороги за 1933 г. отмечалось, что Букачагинское угольное месторождение находилось на восточном участке дороги и располагалось на расстоянии 41 км к северу от станции Бушулей [11, д. 14, л. 14]. Таким образом, маловероятно, что узкоколейка когда-либо соединяла Чернышевск и Букачу, поскольку проект освоения месторождения курировала ЗабЖД, а ее эксплуатационная длина в 1931 г. составляла 2576 км при отсутствии узкоколейных железных дорог. [11, д. 9, л. 25].

Сомнительно и существование УЖД, связывавшей Шерловую Гору и Соловьевск, о которой пишет только С.Д. Болашенко, цитируя хотя и более надежный источник, чем в случае с дорогой до Букачи. В газете «Гудок» в статье «Дорога в Монголию» авторы утверждают, что появление узкоколейки имело международное значение, поскольку Соловьевск расположен на границе с Монголией [1]. До военного столкновения на Халхин-Голе сообщение между странами обеспечивала небольшая станция Соловьевск, до которой из Шерловой Горы доходила узкоколейная ветка. Но с нарастанием японской угрозы становилось очевидной

ее малая провозная способность. Более того, дополнительные расходы вызывала трудоемкая перевалка грузов с подвижного состава широкой колеи, что привело к прокладке ширококолейной железной дороги протяженностью 324 км в кратчайшие сроки. Сюжет строительства дороги Борзя–Соловьевск–Байн-Тумен за 76 дней получил огласку на всю страну. Вообще о материальном обеспечении военнослужащих до боев на реке Халхин-Гол известно немногое [5, с. 1]. Маршал Г.К. Жуков в мемуарах «Воспоминания и размышления» вспоминает о снабжении войск, которое осуществлялось автотранспортом по грунтовым дорогам от станции снабжения до реки Халхин-Гол на расстоянии в 650 км. По оценкам маршала, для подвоза артиллерийских боеприпасов, ГСМ; продовольствия; топлива и прочих грузов, к началу операции требовалось 4 900 автомашин при имевшихся 2 636 [13, с. 160]. После 14 августа на подвоз встало еще 1 250 бортовых машин и 375 автоцистерн. Не хватало еще нескольких сотен бортовых и наливных машин. Основная тяжесть перевозок ложилась на войсковой автомобильный транспорт и на строевые машины, включая артиллерийские тягачи. В условиях изнуряющей жары, иссушающих ветров кругооборот транспорта в 1300–1400 км длился пять дней. О строительстве даже ширококолейной железной дороги от Борзи до Байн-Тумена Г.К. Жуков умалчивает.

Приказом НКПС для возведения новой дороги в августе 1939 г. было опять создано Строительное управление № 76 со штабом в Борзе [5, с. 1]. Трассировка была завершена 20 августа, окончательно скомпонованный и проверенный профиль линии был передан управлению строительства 20 октября. Это означает, что строительство не успели закончить до завершения конфликта. Как же осуществлялась доставка военных грузов? Почему автор статьи говорит о том, что Строительное управление № 76 было создано вновь? Если так, то чем-то оно до этого занималось? Ответов на эти вопросы пока нет.

Приказом НКПС № 5-с от 3 января 1941 г., принятом в соответствии с решением экономического Совета при Совнаркомом СССР от 31 декабря 1940 г. № 1984-595с, была утверждена приемка в постоянную эксплуатацию линии Борзя–Баян-Тумен протяженностью 324 км [10, д. 134, л. 56].

Кроме этой линии с нормальной шириной колеи на территории Монголии в 1939–1942 г. советскими специалистами были построены следующие узкоколейки: Адун–Сухэ-Батор длиной 318 км; разъезд № 17 Дзун-Булак протяженностью 65 км и 82 км линии Керулен–Ульдзя [5, с. 1]. Этим дорогам в статье А. Ведмидя отведена значимая роль при капитуляции Японии. Формально сеть монгольских УЖД принадлежала СССР до 1956 г., когда эти линии безвозмездно перешли под управление советско-монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога», которое стало владеть комплексом служебных построек и сооружений, подвижным составом и другим имуществом стоимостью в

52 млн тугрика [5, с. 1]. Координация деятельности узкоколеек осуществлялась из департаментов ЗабЖД [10, д. 385, л. 18].

В 1943 г. был опубликован документ о строительстве УЖД Чойбалсан–Сухэ-Батор, разъезд № 17 Дзун-Булак. Ответвление до Дзун-Булака общим протяжением 64,3 км предназначалось для вывозки угля [10, д. 385, л. 15]. Согласно указанию КЭО фронта № 71/01034 от 15 декабря 1942 г. на достройку и строительство УЖД в МНР в 1943 г. средства не могли быть отпущены, и монгольским рабочим пришлось из подручных средств заканчивать узкоколейный проект [10, д. 385, л. 15].

Еще одним косвенным подтверждением возможной работы УЖД от Шерловой Горы до Соловьевска является тот факт, что еще до упомянутых столкновений на Халхин-Голе СССР оказывал поддержку Монголии в проведении УЖД Улан-Батор–Налайха в 1935 г. или 1936 г., что говорит о советском опыте постройки УЖД [19, с. 9].

С учетом того, что в 1930-е гг. развивался оловорудный промышленный комплекс в Шерловой горе, можно было предположить, что узкоколейка находилась в ведении Шерловогорского рудоуправления, однако обращение к фонду Р-1908. Шерловогорского ГОКа не дало результатов. Таким образом, как и в случае с дорогой из Пашино, есть всего один источник, упоминающий деятельность на узкоколейной ветке от Шерловой горы до Соловьевска, что не позволяет заявить о функционировании дороги в указанные годы.

В итоге в Бурятии и Забайкалье эксплуатировались 4 рудных и угольных линии, 1 лесовозная УЖД и 1 детская железная дорога. Таким образом, по территории нынешних трех субъектов России пролегла 21 узкоколейка (12 лесовозных, 6 рудных и угольных, 1 заводская и 2 детские). Разрешенная проблема числа узкоколеек облегчит дальнейшие научные поиски историков.

Список использованной литературы и источников

1. Беломестнов В., Гранин В. Дорога в Монголию [Электронный ресурс] / В. Беломестнов, В. Гранин. — URL : <http://www.gudok.ru/newspaper/>.
2. Болашенко С. Д. Последняя узкоколейка целины (история и современность узкоколейной железной дороги Атбасар–Промышленная) / С. Д. Болашенко. — Железнодорожный : Раменская типография, 2008. — 139 с.
3. Брежнев Л. И. Целина / Л. И. Брежнев. — М. : Издательство политической литературы, 1980. — 79 с.
4. Васильев В. С. История развития лесной промышленности Бурятии 1953–1991 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / В. С. Васильев. — Улан-Уде, 2006. — 26 с.
5. Ведмидь А. Подвиг военных строителей-железнодорожников / А. Ведмидь // Забайкальская магистраль. — 1999. — 20 сент. — С. 1.
6. Все объекты по регионам. Бурятия [Электронный ресурс]. — URL : <http://narrow.parovoz.com/emb/regions.php?REGID=RU03#RU03>.
7. Все объекты по регионам. Забайкальский край [Электронный ресурс]. — URL : <http://narrow.parovoz.com/emb/regions.php?REGID=RU75#RU75>.

8. Все объекты по регионам. Иркутская область [Электронный ресурс]. — URL : <http://narrow.parovoz.com/emb/regions.php?REGID=RU38#RU38>.
9. Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). — Ф. Р-2522 (Шахта Букача). — Оп. 1.
10. ГАЗК. — Ф. Р-604 (Управление Забайкальской железной дорогой). — Оп. 1.
11. ГАЗК. — Ф. Р-604. — Оп. 23.
12. Гузенков С. В. История транспортного освоения Лено-Витимского района, 60-е гг. XIX в. — 1917 г. : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / С. В. Гузенков. — Иркутск, 1998. — 35 с.
13. Жуков Г. К. Воспоминания и размышления / Г. К. Жуков. — М. : Изд-во Агентства Печати Новости, 1969. — 733 с.
14. Немцов В. П., Вороницын К. И. Как зарождалась и развивалась механизация / В. П. Немцов, К. И. Вороницын // Лесная промышленность. — 1987. — № 10. — С. 6–8.
15. Орлов Ю. С. Букача [Электронный ресурс] / Ю. С. Орлов. — URL : <http://encycl.chita.ru/encycl/concepts/?id=145>.
16. Проекты производственных мощностей // Государственный архив Иркутской области. — Ф. Р-2775. — Оп. 1.
17. Сверкунов Г. Этапы большого пути. Из истории локомотивного депо Чернышевск-Забайкальский / Г. Сверкунов // Путь Ленина. — 1974. — 9 июля. — С. 2.
18. Сообщение Николая Григорьевича Малофеева [Электронный ресурс]. — URL : <http://memorial.krsk.ru/svidet/mmalof.htm>.
19. Третьяков В. Г. История сотрудничества России и Монголии в сфере железнодорожного транспорта (1890-е–1990-е гг.) : автореф. дис. ... д-ра. ист. наук : 07.00.02 / В. Г. Третьяков. — Иркутск, 2003. — 49 с.
20. Узкоколейные железные дороги Забайкальского края [Электронный ресурс]. — URL : <http://infojd.ru/uzk75.html>.
21. Узкоколейные железные дороги Иркутской области [Электронный ресурс]. — URL : <http://infojd.ru/uzk38.html>.
22. Узкоколейные железные дороги Республики Бурятия [Электронный ресурс]. — URL : <http://infojd.ru/uzk03.html>.
23. Уцын Ю. Б. Угольная летопись Забайкалья / Ю. Б. Уцын, Ю. П. Глушков, В. А. Ештокин. — Владивосток : Владиздат, 2001. — 152 с.
24. Шаненков М. А. Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX — начале XX вв. : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / М. А. Шаненков. — Орел, 2009. — 27 с.
25. Шевченко Ю. Л. Обновляется узкоколейный железнодорожный транспорт / Ю. Л. Шевченко // Лесная промышленность. — 1984. — № 7. — С. 14.

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

Dmitrii V. Skripuchii — Ph.D. student, Chair of history and international relations, Baikal State University, 11, Lenin str., 664003, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: dmitri1703@mail.ru.