

УДК 656.4(571.5)(09)

ПРОБЛЕМЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ БОДАЙБИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

© 2016 г.

Д.В. Скрипучий

Байкальский государственный университет, Иркутск

dmitri1703@mail.ru

Поступила в редакцию 03.02.2016

Рассматриваются недостатки использования Бодайбинской железной дороги. Узкоколейка прошла путь от единственной стабильно работавшей линии в районе до вспомогательного транспортного объекта. Сделан вывод о том, что большинство сложностей на железной дороге возникало не по вине её руководителей и работников, а по причине регулярно неудовлетворительного снабжения. Руководство треста «Лензолото» не проявляло большого интереса к тому, чтобы поддержать узкоколейные перевозки. За хроническими перебоями с поставками запчастей тянулись все остальные эксплуатационные проблемы. Все виды ремонта путей и подвижного состава не укладывались в запланированные сроки. Отмечается, что часть изъянов в деятельности узкоколейки была вызвана субъективными факторами. Низкий уровень квалификации кадров приводил к многочисленным техническим ошибкам. Граждане выражали постоянное недовольство организацией пассажирского сообщения. В работе представлена точка зрения, согласно которой закрытие Бодайбинской дороги выглядит полностью закономерным.

Ключевые слова: Бодайбинская железная дорога, трест «Лензолото», Центральные ремонтно-механические мастерские, снабжение, узкоколейка, эксплуатация.

Бодайбинская железная дорога (далее – БЖД) по праву считается уникальной среди всех узкоколеек России. Её построили ещё в конце XIX в. при крайне низкой транспортной доступности, а потом и электрифицировали ветку у р. Ныгри одной из первых в истории России. БЖД проработала в полную силу по меньшей мере 72 года, с 1895 по 1967 г., что для дороги с неизменявшейся колеей 914 мм является существенным сроком [1, с. 5]. Узкоколейки, главным образом принадлежавшие лесным хозяйствам, не отличались таким долголетием.

Упоминания о советской истории Бодайбинской дороги исчерпываются справочными сведениями из нескольких работ. Н.Н. Мунгалов пишет о приказе Минцветмета и треста «Лензолото» о закрытии БЖД в 1967 г. [2, с. 24]. С.Д. Болашенко указывает на то, что принятое решение вызвало недоумение жителей района, для которых узкоколейка являлась единственной надежной коммуникацией [3]. М.М. Барский и В.Г. Третьяков, не называя причин закрытия, отмечают последующее освоение золотоносных пластов под трассой БЖД [4, с. 99; 5, с. 55].

Стоит отметить, что вытеснение БЖД автомобилями произошло в то время, когда в СССР стали массово закрываться лесовозные узкоколейки [6, с. 5]. На тот момент у Бодайбинской магистрали по причине её обособленного положения оставался потенциал развития, но пре-

одолеть общесоветскую тенденцию сокращения перевозок по дорогам такого типа уже не представлялось возможным.

Цель работы заключается в обобщении характерных для советского периода недостатков использования рельсового пути, которые косвенно привели к угасанию железнодорожных перевозок. Ни в коем случае не умаляется вклад узкоколейки в районные перевозки. Задачи статьи состоят в том, чтобы рассмотреть и проанализировать проблемы со снабжением, ремонтом, содержанием и безопасностью движения на узкоколейной железной дороге (далее – УЖД). Данная статья опирается на материалы из документов Государственного архива новейшей истории Иркутской области и газеты «Ленский шахтер».

В СССР золото считалось едва ли не самым важным государственным запасом, и, казалось бы, всё играло в пользу развития Бодайбинской узкоколейки как ключевого объекта района. Неслучайно дом культуры, парк, театр, школа, детский сад и библиотека имели в своем названии дополнение «БЖД». В разное время в ведении БЖД находились кирпичный завод, цех «Стройдеталь», жилищно-коммунальный отдел и портово-выгрузочный участок. Таким образом, большому предприятию, на первый взгляд, должно было уделяться повышенное внимание. Рассмотрим кратко, что представ-

Таблица

Известная численность рабочих на БЖД

Год	1928	1944	1951	1953	1956	1964	1966
Число работников	580	700	1174	1415	1458	756	725

ляла собой БЖД, а затем перейдем к проблемам эксплуатации.

1. Облик БЖД

Период 1920-х гг. почти не освещен в ранее указанных источниках. До сворачивания НЭПа БЖД управлялась английским концессионером «Лена Голдфилдс». На закате его деятельности в 1928 г. сообщалось, что на БЖД останутся работать 125 человек [7, л. 151]. В 1929 г. органы РКП(б) обвинили бывшего концессионера в небрежном использовании путей и паровозного парка [8, л. 14]. Местные власти обсуждали вопрос о будущем трудоустройстве железнодорожников на пароходный затон и в судоремонтную мастерскую после намечавшегося закрытия [7, л. 151].

В советскую эпоху маршрут основной магистрали не претерпел изменений. Станции и остановочные пункты переименовали на коммунистический лад. Например, в 1959 г. на пути узкоколейки от вокзала Бодайбо до конечной «узловой» станции Артемовской находилось ещё 4 станции (Кяхтинская, Ежовка, Васильевская, Апрельская) и 11 остановочных пунктов. Остальная часть дороги до Наклонной и Весенней считалась веткой. Основное депо располагалось в Бодайбо; а оборотное – на станции Апрельской.

С 1917 по 1925 г. концессионер эксплуатировал 18-километровую ветку на Бодайбок, отходившую от главной линии у станции Кяхтинская [9, с. 2]. В 1941 г. железнодорожники приступили к реализации проекта продления дороги на прииск Серго от Артемовской протяженностью 11 км [10, с. 1]. Война отложила её укладку до 1943 г., когда шахтеры сами довели дело до конца. Существовала также ветка от Апрельской до Ленинского рудника, по которой курсировал рабочий поезд для шахтеров, живших на Ленинском, а работавших на Громовском прииске [11, л. 22].

В 1946 г. БЖД ожидала получения инструкций от Наркомата на изменение профиля пути, планировалось провести новые нитки на прииск Крутой и на Мамакан [11, л. 15]. О сложности профиля свидетельствует подъем грузов на Утесистом, когда приходилось вывозить состав по частям [11, л. 22]. БЖД почти по всей трассе не имела прямых участков, что затрудняло видимость на перегонах. На дороге использовались рельсы марки

P-18 (метр весил 18 кг), которые постепенно в 1960-е гг. заменили на P-24 [12, л. 93].

Оценка количества именно железнодорожников, обслуживавших БЖД, очень затруднительна, потому что в штат мог быть записан персонал любой профессии. До 1926 г. на БЖД могло работать до 1500 человек, но после сокращения в 1926 г. осталось 620 [13, с. 2].

Количество трудоустроенных превышало 1000 человек, потому что БЖД помимо основной деятельности была вынуждена управлять до 1963 г. кирпичным заводом (поставлял продукцию на Маму) и другими непрофильными указанными выше организациями до 1960 г. (табл.).

Колебания грузоперевозок по объему обуславливались их сезонностью, к лету увеличивалась скорость, доставка грузов обходилась дешевле. Правда, летняя мобилизация сопровождалась поиском работников, которых в срочном порядке привлекали в Бодайбинский район. В 1946 г. себестоимость тонно-километра летом не превышала 92 копеек, а зимой достигала 2 рублей, поэтому на БЖД преследовалась цель снижения доли зимних грузоперевозок и даже звучали призывы к полному отказу от транзитных перевозок в это время года, под которыми понималось следование грузов с Бодайбинской пристани до станции Артемовской [11, л. 31].

По объему грузоперевозок советская БЖД превысила уровни 1913–1917 гг. примерно в начале 1950-х гг. Для сравнения: в 1915 г. общий годовой тоннаж достиг максимального значения в 138 тыс. т, а за 1963 г. грузооборот составил 248.3 тыс. т, за 7 месяцев 1965 г. – 180.6 тыс. т [14, с. 47; 15, л. 57]. В статистике отражено и серьезное падение перевозок по отношению к царскому времени: за 1-е полугодие 1933 г. перебросили всего 27.1 тыс. т [16, л. 23].

К 1966 г. на узкоколейке среднесуточный пробег паровозов вывели на 250 км, межподъемочная эксплуатация локомотивов дошла до отметки 47 000 км, а межпромывочная – до 7000 км; средний полезный вес поезда приблизился к 140 т [17, л. 4].

Обозначим приобретенные систематический характер на протяжении всей советской истории проблемы в деятельности служб и цехов БЖД. Большинство из них возникало по не зависящим от узкоколейки обстоятельствам.

2. Отношения с предприятиями треста

А) За снабжение Лено-Витимского района отвечал отдел технического снабжения (далее – техснаб) треста, который в силу особенностей командной экономики, отдаленности Бодайбо и других причин обвиняли в случае нехватки устройств пути и запасных частей для подвижного состава. В номенклатуру дефицитных изделий попадали практически все известные наименования: рельсы, шпалы, путевые болты, скрепления, стрелки, подкладки и накладки, костыли и крестовины, буксы и бандажи, колесные пары, рессорная сталь, котельное железо для топок паровозов, инжектора и т.д. Причем многие важные детали могли не поступать в течение нескольких лет.

Зачастую ошибки отдела были совершенно очевидны. Техснаб обесценивал работу УЖД, завозя неполные комплекты деталей (например, при наличии накладок и подкладок костыли и болты могли отсутствовать, и так в разных сочетаниях). Ответственные лица забывали о приобретении самых простых вещей (гвозди и болты), могли привезти ненужные бандажи при том, что заранее вся техническая документация на них тщательно прорабатывалась в заявках [18, л. 55; 19, л. 45]. Самыми вопиющими выглядели ситуации, когда требовавшиеся рельсы месяцами хранились в техснабе, но не выдавались [20, л. 102].

Отдел, пытаясь ослабить негативный эффект от централизованных товаропроводящих цепочек, как правило, прибегал к хитростям и выполнял план поставок не по сортименту, а по тоннажу. В 1935 г. представители БЖД угрожали отделу «приклеиванием ярлыка виновника приостановки движения», если он не урегулирует снабжение элементами верхнего строения пути. Наличие 12 из 840 необходимых вагонных осей в 1935 г. иллюстрирует изъятия в работе техснаба [21, л. 23].

По материальному обеспечению у руководства узкоколейки возникали постоянные претензии к лесному управлению. Оно не справлялось с распиловкой шпал; зачастую поставляло не шпалы, а жерди, с которыми крушения были неизбежны [18, л. 55]. По разрядам не добавлялись пиломатериалы и брусья для оперативного ремонта вагонов и мостов соответственно. Поэтому БЖД безуспешно лоббировала присоединение к ней лесной организации.

Б) Наиболее востребованным предприятием в Бодайбинском районе являлись Центральные ремонтно-механические мастерские (далее – ЦРММ), которые выполняли заказы всех хозяй-

ствующих субъектов. В штате ЦРММ значились слесари, сварщики, кузнецы, токари, молотобойцы, инструментальщики, фрезеровщики, болторезчики, формовщики, строгальщики и другие специалисты. ЦРММ формально принадлежали БЖД до 1960 г., но и тогда по приказу треста ремонтировали и изготавливали детали в первую очередь не для БЖД, а для приисков [22, с. 4]. Аналогично по пиломатериалам приоритет отдавался рудникам, а не вагонному цеху.

Трест загружал построенные только под обслуживание узкоколейки ЦРММ работой по ремонту шахтного и дражного оборудования, ссылаясь на срочность. В 1941 г. ЦРММ были заняты на 75% заказами БЖД, на 25% – заявками приисков и электростанций [23, с. 2]. Заказы на дражные части поступали с пометкой «Сверхсрочно», но ЦРММ предлагала купировать проблемы дражного оборудования путем планово-предупредительного ремонта в минимальных по числу заявок ноябре и декабре, когда мастерские сами искали клиентов. В 1943 г. мехмастерские откладывали бумаги БЖД ввиду начатых мероприятий по монтажу выгрузочных транспортеров с угольными баржами для Мамканской ТЭС [24, л. 176].

К 1941 г. здания цехов обветшали до угрозы разрушения, работа велась единственными в районе устаревшими станками и сломанными ручными инструментами. ЦРММ не имели важных цехов: инструментального, медницкого, котельного, сталелитейного, термической обработки. В 1939 г. инженеры разработали задание на постройку новых ЦРММ в Бодайбо с бытовыми помещениями (раздевалки, души, теплые уборные), с мостовыми подъемными кранами при каждом цехе [23, с. 2]. Двор мастерских запроектировали под сад с цветниками, бассейнами и фонтанами, поставив цель превратить ЦРММ в архитектурное украшение города. Амбициозный план не был воплощен в жизнь, а дальнейшее превышение потребностей над производственными мощностями приводило к стабильно высокому уровню брака. Ситуация с 1935 г., когда из 100 колодок около 50–60 выпускалось на грани брака, а незнание технологии обработки меди приводило к тому, что бронзовое литье било рекорды по испорченным изделиям, кардинально не изменилась [21, л. 23].

Руководство узкоколейки, получая отказы в ЦРММ, было вынуждено искать альтернативы. В 1957 г. главный инженер УЖД посещал паровозоремонтный завод в Улан-Удэ, где охотно принимали заказы на бандажи для колес паровозов и на другие запчасти, но выполнение заявок в МПС для других министерств ограничи-

валось [25, л. 31]. Приходилось чаще обращаться к заводу имени Куйбышева в Иркутске для ремонта и изготовления запчастей впрок. В 1959 г. болт с гайкой в ЦРММ стоил 3 руб., а завоз самолетом – 68 коп. [26, л. 40]. Железнодорожникам пришлось выбивать у треста воздушный мост с необходимыми им дефицитными материалами, потому что привилегии и здесь были отданы драгам. Недоумение в 1958 г. у путейцев породило то, что в мастерских стрелочные переводы выпускались за 7000 рублей, а они своими силами производили их за 450 рублей [27, л. 22]. Большинство слесарей работало в ЦРММ, так как получало зарплату выше, чем на БЖД, поэтому машинисты прибегали к самостоятельной обработке деталей. Кустарные ремонт и производство процветали, что не преминуло отозваться на качестве.

В) На диспетчерскую службу БЖД возлагалась ответственность за борьбу с простоями подвижного состава, которые возникали из-за просчетов как диспетчеров, так и клиентуры. Например, не узнав состояния готовности грузов, железнодорожники заказывали паровозы, которые простаивали в горячем резерве. Ошибки диспетчеров вынудили руководство БЖД в 1938 г. обязать их оформлять бумаги на вызов паровоза к грузоотправителям, которые злоупотребляли необоснованными просьбами о подвозке порожняка [18, л. 55].

В график 1938 г. закладывалось преодоление расстояния туда и обратно в 140 км за 9–10 ч, а поезд добирался за 12–15 ч [18, л. 57]. В 1940 г. началось социалистическое соревнование БЖД с Кытлымо-Исовской УЖД треста «Уралзолото». При выявлении победителя выяснилось, что только 18% отправок укладывались в график перевозок [28, с. 4].

БЖД всегда имела возможность оправдаться, обвинив немногочисленных клиентов (Лензолотопродснаб, Золототехснаб, Лесная центральная база) в недогрузе вагонов. Узкоколейка также жаловалась на клиентов за неправильную и долгую разгрузку вагонов на приисках. В 1941 г. приказ Наркома цветной металлургии № 756 предусматривал, что за недоданный БЖД груз клиент оплачивал 100% стоимости перевозки [29, с. 3]. Железная дорога критиковала лесников за недодачу ежегодно с 1952 по 1955 г. примерно 25 тыс. т грузов для перевозок, что подрывало планирование [30, л. 43]. Примечательна полемика между товарной базой и службой движения БЖД в 1961 г., когда первые отмечали то, что порожняка подавался с опозданием, в не соответствующем заявке количестве и не на указанные склады; а вторые защищались, апеллируя к тому, что товарная

база часто заказывала такое число крытых вагонов, которого не имелось в наличии, не вела погрузки в выходные дни [31, с. 4].

Погрузочно-разгрузочные операции находились в поле должностных инструкций диспетчеров. До 1941 г. ежегодно сплавленный лес выгружался лесотасками, а затем грузился на вагоны и транспортировался на склады. В осенне-зимнее время древесина снова грузилась на вагоны и отправлялась на прииски, хотя стоило только в местах формирования плотов подбирать лес, чтобы сразу доставлять его на рудники [32, с. 2]. Работа без технологической схемы станции Бодайбо вызывала переформирование составов.

В условиях диктата треста часто давались распоряжения на переадресовку грузов в пути следования. Грузы, адресованные одним, поступали другим. Бывали случаи бесцеремонного вмешательства начальников треста и приисков в деятельность БЖД. Они забирали у путейцев дрезины и давали распоряжение о задержке готовых к отправке поездов, чтобы доставить на прииски сапоги, напильники и другие мелочи [11, л. 32].

3. Безопасность движения

Безопасность движения на БЖД не обеспечивалась должным образом, а при наступлении аварий путейцы искали их причины в неисправности локомотива или вагонов, а движущие обвиняли дорожных мастеров в некачественной подготовке пути. Как правило, начальник БЖД объявлял в своих отчетах о распределении вины за происшествия между службами, что, с одной стороны, стимулировало к улучшению работы, а с другой – способствовало нездоровой конкуренции за меньшее количество инцидентов, списанных в итоге на какую-либо службу. К тому же случаи мелких происшествий укрывались, что затрудняло работу по профилактике аварий. Можно разделить сложности с безопасностью на группы.

А) Нарушение правил переезда через полотно железной дороги таило много угроз. Предприятия игнорировали правила уведомления дорожного мастера о провозе санных и тяжеловесных грузов. 4 декабря 1959 г. на перегоне Наклонная – Весенний на 77-м км произошел наезд снегоочистителя на тракторные сани трактором, при этом паровоз сошел с рельсов. 7 декабря 1959 г. у Бодайбо через переезд транспортировался буровой станок трактором, у которого лопнула скоба, и поезд наехал на станок. 11 января 1960 г. на 37-м км у Ежовки на переезде санями был скантован рельс, и лишь случайно состав не обрушился. 21 сентября 1961 г. на 54-м км в подобном случае кантова-

ния произошла авария. 25 января 1963 г. на переезде на улице Мира в Бодайбо был поврежден рельс, но аварию предотвратили. Это далеко не все инциденты, перечисленные в газете «Ленский шахтер» [33, с. 4].

Еще в 1959 г. БЖД была вынуждена утвердить правила обращения со скотом вблизи путей. В 1965 г. на 36-м км сошли с рельсов три вагона грузового поезда по вине руководителей Дразного прииска, которые допустили бесконтрольный выпас лошадей, закончившийся смертью лошади и закрытием перегона на 4 ч [34, с. 3].

Б) Неосмотрительные действия граждан оборачивались трагедиями. Многие опоздавшие на рейс, безбилетники и дети ездили на крышах и буферах товарных вагонов, на лесных платформах. Рискуя нарваться на поезд, население прииска Красноармейского перебиралось на другой берег реки при наличии только железнодорожного моста [29, с. 3]. В 1957 г. на дрезинах приисковых управлений пьяные водители перевозили до 50 пассажиров при норме 16 [27, л. 15]. В 1958 г. случилось 8 смертельных наездов на людей в пределах поселка Балахинского у Артемовской и вблизи Бодайбо [27, л. 38]. Причиной 95% несчастных случаев в 1962 г. стало нетрезвое состояние людей.

В) Простейшая установка предупредительных знаков и светофоров постоянно не выполнялась вовремя. До 1947 г. неупорядоченность сигнализации заключалась в том, что стрелочники не имели флажков для оповещения паровозных бригад [35, с. 3].

Г) Не обходилось без случаев, когда смазчики и осмотрщики состава зажигали зеленый свет на движение при замеченных и указанных в техпаспорте неисправностях. Составители поездов пренебрегали нормами по грузоподъемности вагонов ради достижения целевых показателей. В 1962 г. несмотря на грузоподъемность вагонов до 8 т на них грузили по 12 т [12, л. 93]. Машинисты регулярно разрезали стрелки только из-за нежелания выйти из кабины и их перевести.

Д) В 1940 г. сообщалось, что отцепки вагонов в пути при горении букс были изжиты, что не соответствовало истинной картине. В 1955 г. почти на каждом втором поезде горели буксы [30, л. 41].

В 1934 г. участились случаи крушений поездов и сходов их с рельсов, за 1,5 месяца зарегистрировали 92 происшествия [21, л. 43]. 7 июня 1935 г. крушение поезда с людьми из-за поломки оси заднего вагона привело к тому, что 12 человек пострадали, 7 отправили в Бодайбинскую больницу [21, л. 49]. В 1938 г. за один июль произошло 5 аварий с одной жертвой, а

приезжавшие с дорог МПС машинисты на первых порах совершали большое число аварий, не успев ознакомиться с профилем БЖД [18, л. 36]. В 1944 г. на БЖД зафиксировали 6 аварий, в 1951 г. вследствие поломки рессоры погиб один человек. В отсутствие полной статистики по транспортным происшествиям правление БЖД нередко напоминало всем о высокой аварийности узкоколейки [33, с. 4].

4. Обслуживание пассажиров

Притчей во языцех на БЖД оставалась организация обслуживания пассажиров. Некоторые вагоны, как сообщалось в 1959 г., поступили ещё в 1910 г. [26, л. 12]. Помимо того что пассажирское сообщение регулярно выбивалось из графика и по скорости сравнивалось с «бодрой лошадкой», классные поезда подолгу курсировали с выбитыми стеклами и дверьми, с расстрескавшейся кузовной олифой, без света и отопления. В 1947 г. даже детский вагон протекал. В конце 1962 г. проводница пассажирского поезда попросила работника редакции местной газеты описать ужасы поездок в вагоне с неисправным отоплением [35, с. 3].

Раздражение вызывало большое количество неоправданно длительных остановок. Появился шуточный лозунг: «Тише едешь – дальше будешь от того места, куда едешь» [36, с. 2]. В 1963 г. вполне реально было преодолевать расстояние Бодайбо – Артем – Бодайбо за 6 ч, в то время как общий путь от Бодайбо до Артема занимал 4 ч 30 минут, из которых примерно половина времени – это остановки [36, с. 2]. В 1963 г. пассажирские перевозки замедлялись, потому что к составу прицеплялись хлебный вагон и вагон-лавка, который продавал товары путевцам, жившим на 15-м км и Утесистом [37, с. 1]. Локомотивы на остановках использовались и в маневровых целях, чтобы залатать дыры в этом хозяйстве; прицеплялись вагоны, которые не перевезли в рамках движения между приисками.

Вину БЖД за неудовлетворительные перевозки отягчало движение по неудобному для многих граждан графику. Чтобы решить служебные дела или поехать по личной надобности в Бодайбо с любого прииска трудящийся терял 3 суток вплоть до 1964 г. [37, с. 1]. Но скорректированное расписание не устраивало чиновников Бодайбо, работников управления треста и геологические партии. Компромисс между всеми категориями населения так и не был найден. В 1964 г. вскрылось, что машинисты и кондукторы не знали расписание пассажирских поездов, а на станциях БЖД оно даже не вывешивалось [37, с. 1]. БЖД также отвечала за доставку

шахтеров на работу и домой. Например, горняки Артемовского прииска жили в поселках Весеннем и 8-й Каменистой, в 8 км от места работы, но в 1944 г. рабочий поезд регулярно опаздывал на 0.25–2 ч в обоих направлениях [38, с. 4].

Минимальный комфорт начался с того, что дефицит свечей и керосина в 1934 г. способствовал подключению вагонных лампочек. К 1946 г. было смонтировано паровое отопление. В 1962 г. БЖД получила 3 цельнометаллических пассажирских вагона с двойной рессорной подвеской на 40 мест каждый [35, с. 3]. В 1963 г. в поезде были оборудованы плацкартные места.

На БЖД в 1943 г. встречалась спекуляция, когда в городской билетной кассе талоны на проезд можно было купить лишь у горожан, которые втроедорога перепродавали приобретенное в кассах [39, с. 4]. Жалобы поступали на недобросовестных проводников и кондукторов, незаконно взимавших дополнительную плату с пассажиров. Иногда билеты не гарантировали места, поскольку кассы реализовывали их, не взирая на вместимость. В 1964 г. стоимость билетов на БЖД в один конец составляла 2 рубля 10 копеек, автобус взимал 1 рубль 40 копеек, такси на 4 человека – 1 рубль 75 копеек, а самолет – 3 рубля. По соотношению цена-время БЖД всем уступала, поскольку временные затраты составляли 5 ч, 3 ч, 2 ч и 30 минут соответственно [40, с. 2].

5. Путевое хозяйство

На БЖД замена рельсошпальной решетки и исправление дефектов пути отставали от технически обоснованных сроков. В 1925 г. сообщили, что служба пути не меняла рельсы и шпалы с 1915 г. В 1938 г. некоторые костыли эксплуатировались с момента постройки БЖД, а тогда дорога строилась под маленькие паровозы шахтовыми костылями. За 1-й квартал 1953 г. служба пути выдала более 600 предупреждений о неисправности рельсов и стрелочных переводов [41, л. 34].

Техснаб вносил свою «отрицательную лепту» в путевое хозяйство. Например, в 1932 г. намечалось сменить 50 км рельс и 40 000 шпал при имевшихся 3 км и 1500 штук [42, л. 9]. В 1946 г. смена 40 000 шпал и 20 км рельс была невозможна из-за поставки 25 000 штук и 6.3 км [11, л. 9].

В 1946 г. службе пути не хватало 69 человек, а в 1950 г. – до 50 работников, и именно служба пути отличалась хроническим недокомплектом, не позволявшим своевременно нейтрализовать пучины, размывы, толчки и другие опасные деформации полотна [11, л. 9]. При недо-

статке кадров на помощь могла прийти механизация труда, которая внедрялась крайне слабо. В 1954 г. струг и эстакада не использовались, хотя их построили в 1953 г. и только при попустительстве службы пути разукомплектовали и не восстановили [43, л. 45]. Комплексную механизацию путевых работ обещали завершить только в 1960 г. ввиду позднего получения передвижных электростанций. Погрузка балласта до 1960 г. выполнялась вручную [26, л. 10]. Впервые в 1960 г. путейцы применили электрошпалоподбойки и экскаватор для рытья кюветов.

6. Кадровый состав

Учет неграмотных и малограмотных на БЖД показал, что в 1926 г. 144 человека оставались неграмотными, а 184 были малограмотными [13, с. 2]. В 1939 г. неграмотными считались 28 человек, а малограмотными – 140 работников [20, л. 36]. В 1941 г. в службах пути и движения не было ни одного специалиста со средним и высшим техническим образованием. В 1949 г. из 88 ИТР только 11 имели высшее и среднее техническое образование [44, л. 75]. В 1954 г. в штате утвердили 119 ИТР, из которых 28 обладали специальным техническим образованием, остальные являлись практиками [43, л. 82]. Большой процент низкоквалифицированных кадров не позволял дороге радикально улучшить качество перевозок. Ставка делалась на краткосрочные курсы без отрыва от производства и перенимание опыта в индивидуально-бригадном порядке. Поэтому применение тарифной сетки НКПС при оплате труда, о которой заговорили ещё в 1935 г., не имело перспектив [21, л. 96].

Бытовые проблемы демотивировали персонал. Практически каждый на БЖД сталкивался с невыполнением обязательств по подвозке дров и воды. В 1936 г. 12-квартирный дом для паровозников признавался стойлом с узкими комнатами и длинным коридором без печей [19, л. 56]. В 1956 г. рабочие на станциях Тетеринской, Васильевской, Красноармейской проживали в списанных домах, непригодных для жилых квартир. На рабочего дороги в этом году приходилось от 3.5 до 5 м² [25, л. 25]. Жилищный фонд работников службы пути, будучи разбросанным по разным концам города, сдерживал быстрый выход на работу в случае возникновения чрезвычайных ситуаций. Поэтому БЖД настаивала на проведении мероприятий по переселению своих рабочих в дома и бараки, которые использовались другими подразделениями треста [11, л. 9].

В здании паровозного депо условия труда можно назвать спартанскими: отсутствие вентиляторов, протекающие батареи, прогнившие дощатые полы, пропитанные копотью стены и стекла, разрушаемые коррозией фермы. По поводу механизации труда в депо били в набат, потому что оно не располагало лебедками и подъемными кранами, вручную выкатывались скаты и переносились дышла. Только к 1947 г. в вагонном цехе был установлен котел и оборудована отопительная сеть [46, с. 1].

7. Подвижной парк

Подвижной состав на узкоколейке обновлялся очень медленно. По ней продолжали ездить бельгийские паровозы «Сейн Хейн Пьер» и английские «Керр-Стюарт» дореволюционного производства. В 1930-е гг. локомотивный парк пополнился мощными паровозами «Красное Сормово» [20, л. 105]. В конце 1951 г. на БЖД приступили к пробегу 6 новых паровозов в рамках выплаты Германских репараций (Гр) [46, л. 44]. Но при освоении современных машин никто не заботился о создании запасов колодок, рессор и т.д. Констатировалось, что прииски вбирали в себя все новшества НТР большими порциями, а БЖД – «гомеопатическими и аптекарскими дозами» [1, с. 5]. На УЖД всей страны действовали в 1964 г. тепловозы ТУА-4, ТУА-5, автомотрисы, путевые машины ПМ-7, 25-тонные хопперы, думпкары, длинносварочные рельсы, балластировочные машины, автотормоза и автосцепка [1, с. 5]. Но на БЖД ничего из перечисленного не имелось, и можно сказать, что к 1964 г. узкоколейка представляла из себя музейный экспонат под открытым небом.

Эксплуатацию локомотивов и вагонов осложняло то, что их колесные пары и тележки приходилось переделывать на колею 914 мм. Например, в 1964 г. пришли 3 цистерны под перевозку горючего с грузоподъемностью в 20 т, и любая из них могла заменить 5 платформ, загруженных бочками [1, с. 5]. Цистерны были рассчитаны на колею 750 мм, поэтому последовал заказ в ЦРММ, который отложили.

Перестановка менее изношенных деталей с паровозов и вагонов на другие превратилась в порочную практику их ремонта, приводившую к усугублению технического состояния узлов. На БЖД рабочий парк был всегда завышен, поэтому происходили перерасходы средств [27, л. 22]. Фактически критики намекали на то, что чем меньше рабочий парк, тем бережнее к нему будет отношение.

В паровых котлах до 1941 г. употребляли дрова, которые пережигались, потому что держали высокий процент влаги [47, с. 2]. При

их горении топка нагревалась неравномерно, в результате происходила течь дымогарных труб и порча котлов. Курс на экономию материалов приводил к использованию снятых шпал в качестве топлива для паровозов и даже при постройке жилья. Приказом № 14 заместителя Наркомцветмета в 1941 г. вводилось отопление паровозов каменным углем, который доставили на пароходе «Петровский» из Якутии [47, с. 2].

БЖД не успела перейти на тепловозную тягу, хотя трест «Лензолото» обращался в Минцветмет с вопросом о замене изношенных паровозов. Пovyсившиеся затраты на их обслуживание, подорожавший т-км подтолкнули руководство БЖД сделать заказ на 10 тепловозов на 1957 г., по которому пришел отрицательный ответ [25, л. 6]. Инициатива по электрификации БЖД исходила от рационализаторов в 1955 г. Аргументом в пользу такого варианта развития БЖД служило строительство Мамаканской ГЭС [26, л. 43].

Причины сворачивания работы на БЖД лежали полностью в плоскости снижения себестоимости перевозок. Именно в 1960-е гг. грузовые автомобили начали активно вытеснять узкоколейки по преимущественно экономическим причинам, на которые наслаивалась известная организационно-техническая составляющая (несвоевременное снабжение техническими материалами, проблемы с ремонтом пути и подвижного состава, безопасность движения). На страницах газеты «Ленский шахтер» в 1964 г. развернулся аргументированный спор руководства БЖД и автобазы насчет транспортного будущего района. Автомобилисты настаивали на том, что БЖД ежегодно впустую расходовала до 323,6 тыс. рублей на дублирование погрузочно-разгрузочных операций и содержание лишнего персонала на Весенней перевалочной базе, а себестоимость грузоперевозок по ней превышала автомобильные на 2,5 копейки с 1 т-км [48, с. 3]. Автоуправление обещало справиться с объемом перевозок БЖД с помощью всего 137 человек. Доводы железнодорожников содержали справедливое указание на то, что в целом выводы преждевременны, а в частности, что парк грузовиков не готов заменить паровозы [49, с. 3].

Вероятно, понимая исход конкуренции двух типов транспорта, начальник службы пути Г.И. Белодед просил управление треста разъяснить, когда и как будет разбираться узкоколейка. Железнодорожники предлагали частично разорвать пути с перераспределением потоков грузов и пассажиров, составлением нового графика движения. После проведенных расчетов в 1966 г. БЖД ввели в состав автохозяйства треста.

Несмотря на значимость северного рельсового пути для жившего изолированно от

«большой земли» населения, отношение к узкоколейке треста «Лензолото» было если не попустительским, то точно не хозяйским. Декларативно огромная роль БЖД не оспаривалась, однако де-факто её скромное снабжение и содержание не позволили отсрочить закрытие. Отсутствие «жизненно важных» деталей не могло быть компенсировано в полном объеме никаким стахановским энтузиазмом. На критику, касающуюся технической отсталости БЖД, в её аппарате отвечали: «Наши деды так ездили. Дорога у нас маленькая!» [50, с. 2], но скорее они оправдывались, осознавая свою зависимость от поставщиков. Таким образом, отчеты за редким исключением не отражали действительное социально-экономическое положение на БЖД. Хотя часть проблем относилась к рутинным для любой железной дороги, но именно их медленное решение застопоривало нормальное функционирование узкоколейки. Закрытие узкоколейки представляется полностью закономерным. Дорога так и не смогла выйти со времен Николая II на экономически эффективную траекторию [14, с. 44].

Можно только представить, сколько еще лет Бодайбинская узкоколейка проработала бы, если бы часть, половина из перечисленных объективных и субъективных проблем эксплуатации своевременно устранялась, если бы взаимодействие БЖД с техснабом и ЦРММ удалось наладить. Тогда точно БЖД, по выражению жителя Бодайбинского района, нужно назвать «сердцем и пульсом жилистой земли».

Список литературы

1. Гатилов В.А. Хозяйство железной дороги – на путь прогресса // Ленский шахтер. 1964. 21 марта.
2. Мунгалов Н.Н., Попинкин В.М., Улаев Н.И. Городу на Витиме – 100 лет. Хабаровск: Приамурские ведомости, 2003. 192 с.
3. Узкоколейные железные дороги Иркутской области [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://infojd.ru/uzk38.html> (дата обращения: 01.02.2016).
4. Барский М.М. Страницы истории строительства и функционирования Бодайбинский узкоколейной железной дороги в конце XIX – начале XX в. // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2012. С. 84–99.
5. Третьяков В.Г. Золотая лихорадка и первая узкоколейка в Сибири // Культура. Наука. Образование. № 2 (31). 2014. С. 46–55.
6. Немцов В.П. Сухопутный лесотранспорт сегодня и завтра // Лесная промышленность. 1981. № 8. С. 5–6.
7. Государственный архив новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО), ф. 867, оп. 1, д. 7.
8. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 8.
9. Растворов К.М. Как строилась железная дорога // Ленский шахтер. 1964. 1 августа.
10. Крехта В.М. Новое строительство дорог // Ленский шахтер. 1941. 1 января.
11. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 30.
12. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 56.
13. Охрана труда железнодорожников // Ленский шахтер. 1926. 10 марта.
14. Гузенков С.В. Бодайбинская железная дорога (1894–1917 годы). М.: Железнодорожное дело, 2004. 51 с.
15. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 57.
16. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 13.
17. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 59.
18. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 18.
19. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 16.
20. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 23.
21. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 15.
22. Смакотин М. Управленческий аппарат БЖД надо сократить // Ленский шахтер. 1963. 25 апреля.
23. Крехта В.М. Построить мощные ремонтные мастерские // Ленский шахтер. 1941. 6 февраля.
24. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 25.
25. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 49.
26. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 53.
27. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 51.
28. Соревнование бодайбинских железнодорожников с уральскими // Ленский шахтер. 1940. 8 декабря.
29. Механиков И.С. График – основа движения на железной дороге // Ленский шахтер. 1941. 29 мая.
30. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 45.
31. Сосновский Б. В ожидании вагонов // Ленский шахтер. 1961. 26 ноября.
32. Чусовитин М. Важнейшие жизненные вопросы // Ленский шахтер. 1941. 29 января.
33. Амбросов И. Соблюдать правила перевозок // Ленский шахтер. 1963. 16 июня.
34. Волченков Б. Обезопасить движение поездов // Ленский шахтер. 1965. 12 сентября.
35. Севастьяненко А. Еще раз о пассажирском поезде // Ленский шахтер. 1962. 29 ноября.
36. Булгаков В. Встретимся на следующей остановке // Ленский шахтер. 1963. 8 августа.
37. Волченков Б. За строгий график // Ленский шахтер. 1964. 12 ноября.
38. Торбин В. Навести порядок на Артемовской станции // Ленский шахтер. 1944. 7 сентября.
39. Каусов Т. Когда же будет все-таки порядок на железной дороге // Ленский шахтер. 1943. 7 ноября.
40. Лобастов С. Вопрос не терпит отлагательства // Ленский шахтер. 1964. 28 октября.
41. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 41.
42. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 12.
43. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 43.
44. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 33.
45. Чусовитин М. Хорошо потрудились железнодорожники // Ленский шахтер. 1947. 5 ноября.
46. ГАНИИО, ф. 867, оп. 1, д. 39.
47. Мякишев Ф.П. Задачи бодайбинских железнодорожников в летний период // Ленский шахтер. 1941. 15 июня.
48. Кутуков Б. Что выгоднее – паровоз или автомобиль? // Ленский шахтер. 1964. 4 августа.
49. Рыбальченко П. Считать надо грамотно // Ленский шахтер. 1964. 4 августа.

50. Кратов Д. Упорядочить сигнализацию на же-

22. Smakotin M. Upravlencheskij apparat BZhD

SOME PROBLEMS OF THE BODAYBO RAILROAD OPERATION DURING THE SOVIET ERA

D.V. Skripuchy

The article deals with the shortcomings in the operation of the Bodaybo railroad. The author shows that the narrow-gauge railway gradually transformed from a unique and reliable transport link to a secondary line. Most problems of this railroad were the result of inactivity of the affiliated organizations responsible for its procurement. The management of the Lenzoloto trust ignored the opportunity to stimulate narrow-gauge traffic in this area. The chronic failure in the delivery of service parts produced the domino effect. All types of rail and rolling-stock repair did not meet the deadlines. It is also noted in the paper that some shortcomings derived from the personnel's mistakes due to its low level of qualification. The organization of passenger traffic was inadequate, and there were many complaints from the citizens. From the author's point of view, the closing of the Bodaybo railroad looks quite logical.

Keywords: Bodaybo railroad, Lenzoloto trust, Central repair factory, procurement, narrow-gauge railroad, operation.

лезной дороге // Ленский шахтер. 1947. 2 октября.

References

1. Gatilov V.A. Hozyajstvo zheleznoj dorogi – na put' progressa // Lenskij shahter. 1964. 21 marta.

2. Mungalov N.N., Popinkin V.M., Ulaev N.I. Gorodu na Vitime – 100 let. Habarovsk: Priamurskie vedomosti, 2003. 192 s.

3. Uzkokolejnye zheleznye dorogi Irkutskoj oblasti [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://infojd.ru/uzk38.html> (data obrashcheniya: 01.02.2016).

4. Barskij M.M. Stranicy istorii stroitel'stva i funkcionirovaniya Bodajbinskij uzkokolejnoj zheleznoj dorogi v konce XIX – nachale XX v. // Irkutskij istoriko-ehkonomicheskij ezhegodnik. Irkutsk: Izd-vo BGUEhP, 2012. S. 84–99.

5. Tret'yakov V.G. Zolotaya lihoradka i pervaya uzkokolejka v Sibiri // Kul'tura. Nauka. Obrazovanie. № 2 (31). 2014. S. 46–55.

6. Nemcov V.P. Suhoputnyj lesotransport segodnya i zavtra // Lesnaya promyshlennost'. 1981. № 8. S. 5–6.

7. Gosudarstvennyj arhiv novejshej istorii Irkutskoj oblasti (GANIIO), f. 867, op. 1, d. 7.

8. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 8.

9. Rastvorov K.M. Kak stroilas' zheleznyaya doroga // Lenskij shahter. 1964. 1 avgusta.

10. Kryhta V.M. Novoe stroitel'stvo dorog // Lenskij shahter. 1941. 1 yanvara.

11. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 30.

12. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 56.

13. Ohrana truda zheleznodorozhnikov // Lenskij shahter. 1926. 10 marta.

14. Guzenkov S.V. Bodajbinskaya zheleznyaya doroga (1894–1917 gody). M.: Zheleznodorozhnoe delo, 2004. 51 s.

15. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 57.

16. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 13.

17. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 59.

18. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 18.

19. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 16.

20. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 23.

21. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 15.

nado sokratit' // Lenskij shahter. 1963. 25 aprelya.

23. Kryhta V.M. Postroit' moshchnye remontnye masterskie // Lenskij shahter. 1941. 6 fevralya.

24. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 25.

25. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 49.

26. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 53.

27. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 51.

28. Sorevnovanie bodajbinskih zheleznodorozhnikov s ural'skimi // Lenskij shahter. 1940. 8 dekabrya.

29. Mekhanikov I.S. Grafik – osnova dvizheniya na zheleznoj doroge // Lenskij shahter. 1941. 29 maya.

30. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 45.

31. Sosnovskij B. V ozhidanii vagonov // Lenskij shahter. 1961. 26 noyabrya.

32. Chusovitin M. Vazhnejshie zhiznennye voprosy // Lenskij shahter. 1941. 29 yanvara.

33. Ambrosov I. Soblyudat' pravila perevozok // Lenskij shahter. 1963. 16 iyunya.

34. Volchenkov B. Obezopasit' dvizhenie poezdov // Lenskij shahter. 1965. 12 sentyabrya.

35. Sevast'yanenko A. Eshche raz o passazhirskom poezde // Lenskij shahter. 1962. 29 noyabrya.

36. Bulgakov V. Vstretimya na sleduyushchej ostanovke // Lenskij shahter. 1963. 8 avgusta.

37. Volchenkov B. Za stroгий grafik // Lenskij shahter. 1964. 12 noyabrya.

38. Torbin V. Navesti poryadok na Artemovskoj stancii // Lenskij shahter. 1944. 7 sentyabrya.

39. Kausov T. Kogda zhe budet vse-taki poryadok na zheleznoj doroge // Lenskij shahter. 1943. 7 noyabrya.

40. Lobastov S. Vopros ne terpit otlagatel'stva // Lenskij shahter. 1964. 28 oktyabrya.

41. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 41.

42. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 12.

43. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 43.

44. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 33.

45. Chusovitin M. Horosho potrudilis' zheleznodorozhniki // Lenskij shahter. 1947. 5 noyabrya.

46. GANIIO, f. 867, op. 1, d. 39.

47. Myakishev F.P. Zadachi bodajbinskih zheleznodorozhnikov v letnij period // Lenskij shahter. 1941. 15 iyunya.

48. Kutukov B. Chto vygodnee – parovoz ili avtomobil'? // Lenskij shahter. 1964. 4 avgusta.

49. Rybal'chenko P. Schitat' nado gramotno // Lenskij shahter. 1964. 4 avgusta.

50. Kratov D. Uporyadochit' signalizaciju na zheleznoj doroge // Lenskij shahter. 1947. 2 oktyabrya.