

ПРОВАЛЫ В ПЛАНИРОВАНИИ НА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НА ПРИМЕРЕ ИСТОРИИ УЗКОКОЛЕЙНОЙ ЛИНИИ ХАРАНОР – ПРИАРГУНСК (1949–1972 ГГ.)

Раскрывается совокупность ошибок при планировании работы узкоколейной железной дороги от Харанора до Приаргунска в Читинской области. Впервые изученные архивные материалы подтверждают, что дорога приносила ее главному владельцу убытки и эксплуатационные проблемы. Многочисленные сомнения при принятии решений о будущем узкоколейки в послевоенное время указывают на затруднительность ее полноценного развития. Несмотря на просчеты, рассматривались варианты продления дороги. Кратко представлены болевые точки узкоколейного хозяйства, не позволившие магистрали от Харанора проработать дольше. Провалы в планировании рассматриваются как результат слабой ведомственной координации.

Ключевые слова: узкоколейная железная дорога, Забайкальская железная дорога, Нерчинское рудоуправление, грузооборот, правила технической эксплуатации.

Советский Союз рассматривал железные дороги с узкой колеёй в качестве вспомогательных цехов лесозаготовителей, рудных и торфодобывающих организаций [1, с. 3]. В системе путей сообщения применение узкоколейных железных дорог (УЖД) было менее распространено. Например, в 1931 г. эксплуатационная длина широкой колеи Наркомпути СССР составляла 79 252 км, а узкоколеек на порядок меньше – 996 км [2, л. 6].

Среди УЖД Забайкалья наиболее известной и в то же время неизученной является история линии, соединявшей поселки Харанор и Приаргунск. Уникальность ветки от Харанора состояла в том, что ее основной путь принадлежал Министерству путей сообщения (МПС), о чем в дальнейшем управление Забайкальской железной дороги (ЗабЖД), вероятно, не один раз пожалело, поскольку узкоколейка превратилась в источник многочисленных проблем.

Поиск схем транспортного освоения ресурсов актуален в условиях низкой плотности дорожной сети, поэтому ни один из типов транспорта не стоит сбрасывать со счетов. Негативный опыт проектирования УЖД Харанор – Приаргунск может быть учтен при формировании современной региональной инфраструктуры. Причины угасания перевозок по узкоколейкам слабо изучены в отечественной литературе.

Цель статьи заключается в обобщении факторов, приведших к ликвидации дороги. На примере истории одной УЖД сделана попытка показать камни преткновения при управлении периферийным объектом со стороны крупного субъекта, которому была не свойственна эксплуатация узкоколейных дорог общего пользования, как правило, переоборудовавшихся на стандартную для СССР колею 1 520 мм [1, с. 3]. Задачи состоят в том, чтобы рассмотреть и проанализировать материально-техническое состояние, инфраструктуру и условия работы дороги.

Данная УЖД является единственной среди узкоколеек в регионе, о которой упоминается в двух книгах, представляющих собой коллекционные издания к юбилеям ЗабЖД [3, с. 89; 4, с. 45]. Документы Государственного архива Забайкальского края, фонда Р-604 (Управление ЗабЖД), входящего в перечень самых крупных в регионе, позволили ввести в научный оборот ранее не привлекавшие внимание исследователей источники. Только одна опись проливает свет на историю узкоколейки, хотя в ней выпадает большая часть лет и отражены лишь ключевые этапы проектно-изыскательских и монтажных работ. Материал Ф. П-5002 (ПО КПСС ст. Маргусек) и публикация из газеты «Приаргунская заря» вносят важные фактические дополнения в статью.

Первоначально УЖД Харанор – Досатуй общей протяженностью 175 км была проложена в 1940 г. и эксплуатировалась силами ЗабЖД до 1946 г. [5, с. 2]. Перевалка грузов с узкой колеи на широкую и наоборот производилась на станции Засулан-перегрузочная, расположенной в 1,3 км от Харанора. Затем движение по ней прекратилось, и ветку законсервировали. Первоначальная причина прокладки дороги была связана с военными соображениями и выглядит правдоподобной, поскольку дата приостановки работы УЖД совпала с капитуляцией Японии [4, с. 45]. К тому же не имеется сведений о функционировании дороги во время войны, что наталкивает на мысль о незначительных перевозках в этот период и временном военнополовом статусе УЖД.

Узнав, что юго-восток Читинской области перспективен с точки зрения освоения новых месторождений, планирующие органы вернулись к реновации данного участка. Постановлением от 16 июля 1949 г. № 11035-Р Совет Министров СССР обязал МПС приступить к работам по восстановлению линии Харанор – Досатуй [6, л. 3]. В 1950 г. она была рассчитана на колею 750 мм и паровозную

тягу и предназначалась для транспортного обеспечения полиметаллических рудников [6, л. 2]. Технический проект возобновления сообщения на УЖД Харанор – Досатуй был составлен «Дальтранспроект» на основании приказа МПС № 188/ЦЗ от 13 марта 1950 г. [6, л. 2]. К работам по реконструкции подключилось Главное управление железнодорожными войсками (далее – ГУЖВ), взяв на себя ответственность генерального подрядчика [6, л. 3]. При подготовке новой технической документации «Дальгипротрансом» (реорганизованный «Дальтранспроект») были приняты следующие характеристики дороги [6, л. 3]:

- 1) минимальный радиус кривых – 100 м;
- 2) руководящий уклон в обоих направлениях – 12 ‰;
- 3) полезная длина приемоотправочных путей на станциях – 300 м;
- 4) род тяги – паровоз серии 159_ч при фактической эксплуатации паровозов серии К⁴ и К⁴, способных водить поезда массой более 200 т;
- 5) ширина земляного полотна – 3,2 м;
- 6) основной тип рельс – 11 кг, эпо́ра шпал – 1440 штук на километр;
- 7) основные депо располагались на Маргудеке и Засулане, а оборотные – на Досатуе и Армогойтуе;
- 8) пропускная способность на первую очередь – 6 пар поездов и на вторую – 12 пар в сутки.

К восточной части станции Маргудек примыкала строившаяся ветка необщего пользования Нерчинского свинцово-цинкового рудоуправления длиной 12 км до рудника Кличка (с 1952 г. стартовала добыча цветных металлов) [6, л. 7]. Нерчинское рудоуправление финансировало работы из собственных средств, успев приобрести паровозы. Ветвладелец платил арендную стоимость за пользование путями ЗабЖД.

К июлю 1953 г. общая сметная стоимость работ 1-й очереди, исчисленная «Дальгипротрансом», выразилась в сумме 42,17 млн руб., а стоимость работ 2-й очереди и на полное окончание строительства не успели подсчитать, хотя срок сдачи линии в постоянную эксплуатацию был установлен на 4-й квартал 1953 г. [6, л. 4]. В акте обследования строившейся УЖД за июль 1953 г. бригада работников управления ЗабЖД и представители ее Борзинского отделения высказали замечания в отношении сооружения нового полотна и всей смежной инфраструктуры. Остановимся на некоторых из них поподробнее.

1. Даже по плану 1-й очереди с учетом стоимости оборудования строительство было выполнено лишь на 21 млн руб. [6, л. 55].

2. «Дальгипротранс» полностью провалил оценку будущего грузооборота по УЖД. Только на

эксплуатационные нужды обогатительной фабрики и ТЭЦ поселка Кличка, которые заканчивали сооружать в 1953 г., и строившейся Приаргунской ТЭЦ Нерчинского рудоуправления требовался ввоз угля свыше 365 тыс. т в год вместо 65 тыс. т по проекту на 1956 г. [6, л. 4]. Доставка строительных материалов на «Нерчинсквинестрой» в 1953 г. составляла 96 тыс. т в год вместо 20 тыс. т у «Дальгипротранса». По приблизительному подсчету, сделанному бригадой, ввоз груза в 1954 г. должен был достичь 800 тыс. т [6, л. 5].

Таблица 1

Ошибочный план грузооборота на 1956 г., тыс. т

Груз	Вывоз	Ввоз	Местное сообщение	Итого
Уголь	–	65	–	65
Нефть	–	13	–	13
Руда	105	–	–	105
Металл	–	3	–	3
Лес	–	35	1	36
Дрова	–	5	5	10
Стройматериалы	–	20	29	49
Хлеб	40	5	2	47
Прочие	22	41	9	72
Всего	167	187	48	400

«Дальгипротрансом» не был учтен завоз грузов для нужд самой восстанавливаемой линии (уголь, стройматериалы, продовольствие), из поля зрения организации выпали потребности тяготеющих к магистрали Кадайского, Михайловского, Смирновского и других рудников. К тому же притрассовые колхозы, совхозы и МТС приобрели статус целинных и залежных земель, требующих разработки.

Пересмотренный грузооборот мог быть освоен 15 парами поездов вместо 6 пар в проекте [6, л. 5]. Для пропуска 15 пар в 1954 г. было необходимо открыть 16 отдельных пунктов вместо 12 по проекту 1-й очереди, но только 7 из них находились в стадии строительства: Засулан-перегрузочная, Засулан, Арбатук, Армогойтуй, Маргудек, Урулюнгуй и Досатуй. К закладыванию фундамента остальных 5 отдельных пунктов (разъезд Сурутуй, № 7, № 10, № 14, Кунтук) не приступали. Ситуация с 4 пунктами, подлежащими строительству во 2-ю очередь, складывалась неблагоприятно, потому что разъезды Хабасуй и Нарым со старым путевым развитием были закрыты, а возведение станции Новая и разъезда № 1 пришлось начинать с нуля.

3. Пути находились в таком запущенном состоянии, что во время проверки бригада управления, двигаясь со скоростью 7 км/ч, допустила крушение поезда 6 раз [6, л. 40]. На протяжении 175 км трудился всего один дорожный мастер, что свидетельствовало о том, что обслуживавшая линию воинская часть № 01228 безответственно относилась к текущему содержанию пути [7, л. 18]. Таким обра-

зом, рекомендуемая скорость передвижения по дистанции не могла быть выше 5 км/ч, что воспринималось равнозначным постановке вопроса о сворачивании перевозок.

4. Неудовлетворительное снабжение УЖД осложняло выполнение планов. 7 июля 1953 г. руководство ЗабЖД даже направило на имя заместителя министра путей сообщения телеграмму о помощи. В 1953 г. для монтажных работ на линию должно было поступить оборудование на сумму 1,12 млн руб., а прибыло только 2 насоса и 1 локомотив на общую сумму 90 тыс. руб. [6, л. 54].

5. Помимо проектов 1-й и 2-й очередей выяснилось, что множество работ и объектов подлежало срочной материализации. Только земляных работ было не выполнено более чем на 1 млн руб. [6, л. 56]. Путь был еще не полностью балластирован, поскольку на линии (кроме Досатуя) не было пригодных карьеров. Рабочим не удалось построить более 20 мостов и 32 путевых зданий [6, л. 56]. Рельсы массой 11 кг не заменили на более мощный тип.

До сдачи линии в эксплуатацию было необходимо произвести сплошную подъемку всего пути с пополнением балластной призмы и разгонку зазоров, добавить шпалы, сменить погнутые рельсы, добавить скрепления, осуществить рихтовку, сменить стрелочные переводы, наладить систему водоотведения, установить путевые знаки, отсыпать переезды, оформить полосы отвода.

6. Множество вопросов вызывала подготовленность станционных сооружений. На Досатуе эрнитовая кровля пассажирского здания имела разбитые листы, ендовы были проложены железом недостаточных размеров, и в итоге крыша протекала [6, л. 6]. На Маргуцке водогрейка, смотровая канава и гидроколонна не строились, вагонные весы не были смонтированы. Кровля пассажирского здания протекала, электропроводку сделали с нарушениями, о половых вентиляционных продухах забыли [6, л. 8].

7. Вопросы торгового и социального обслуживания «Дальтранспроектом» как будто не разбирались. В очередности строительства проект противоречил Постановлению Совмина № 1054 от 25 февраля 1952 г. о том, что школы, больницы и предприятия отделов рабочего снабжения должны предшествовать открытию временного движения [6, л. 44]. На Досатуе амбулатория на 40–50 посещений с родильным отделением, ясли и детсад, а на Маргуцке больница на 25 коек, ясли и детсад на 32 места были далеки от ввода в строй [6, л. 45]. На Армогойтуе в проект не попала пекарня, а хлебобулочное производство на Хараноре не могло обеспечить хлебом другие станции. Для перевалочного пункта на Засулане столовая на 50 мест,

овощехранилище на 60 т и ледник на 1,5 т отсутствовали. На станциях Засулан и Досатуй должны были появиться школы на 40 учащихся, а на Маргуцке школа и интернат на 200 детей, но объекты оставались на бумаге вопреки государственному курсу на усиление значимости малокомплектных школ на селе [6, л. 53; 8, с. 36].

8. Яркий пример отставания в жилищном строительстве берем из данных по станции Засулан-перегрузочная. На обустройствах для механизированного перегруза основных товаров отсутствовало жилье для грузчиков и работников станции. В такой ситуации нужно было построить 25 домов по 8 квартир, 12 домов по 2 квартиры и общежитие на 90 человек [6, л. 56]. В целом для обеспечения жильем всех работников постоянной эксплуатации дополнительно к вошедшим в генеральную смету жилым помещениям было необходимо сдать 105 домов по 8 квартир, 73 дома по 2 квартиры и 4 общежития на 310 человек [6, л. 57]. А по проекту не было начато строительство 26 домов на сумму 3,37 млн руб.

Все работы переносились на 1954 г. и могли быть выполнены только при чрезвычайном напряжении сил ГУЖВ с усилением его подразделений. Для оперативного руководства железнодорожники были переподчинены воинской части № 01228 [7, л. 18]. Качество проекта линии до Досатуя, составленного «Дальгипротрансом», получило неудовлетворительную оценку.

Снежный ком замечаний по возведению УЖД говорит о том, что, вероятно, для большинства строителей решение о реанимации линии стало неожиданным, хотя и прошло 3 года после его принятия. Узкоколейку продолжали воспринимать только в качестве придатка к сети МПС, поэтому всерьез заговорили об ошибочности мер по транспортному освоению района.

Бригада управления дороги и Нерчинское рудоуправление считали, что в 1953 г. было еще не поздно пересмотреть организацию движения поездов, так как на перекладку полотна не затратили больших средств. Например, строительно-монтажный отдел ГУЖВ не приступил к подготовке сдаточной документации по приказу от 12 января 1950 г., а ее изготовление, включавшее натуральные съемки, было трудоемко [6, л. 60]. Предложение о переходе колеи на стандартную 1520 мм четко аргументировалось.

Во-первых, трасса проходила по равнине без пересечения водотоков, прямым участкам с малым количеством кривых и предельных уклонов, без глубоких выемок и высоких насыпей, без больших мостов. Перестройка пути на нормальную колею потребовала бы не критичных расходов, так как имевшиеся сооружения и обустройство полностью

могли быть использованы. Требовалась отсыпка земляного полотна, перекладка верхнего строения пути и перестройка мостов [6, л. 58].

Во-вторых, ликвидация трудоемкой перевалки грузов на Засулан-перегрузочной давала ускорение оборота вагонов, сокращение сроков доставки и достижение цели по снижению себестоимости продукции. Единый стандарт колеи высвобождал пару сотен работников перегрузочной станции [6, л. 59]. В итоге штат УЖД и ее жилой фонд сократился на 55 %.

В-третьих, с паровозами для широкой колеи серии Е при принятом руководящем уклоне 12 ‰ было возможно без переформирования пропускать маршруты установленных весовых норм. В таком случае потребовалось бы 3–4 пары вместо 15–18 пар поездов для перевозки 2 200 т в сутки [6, л. 59].

В-четвертых, вместо 16 отдельных пунктов могло быть всего 5–6 [6, л. 59]. К тому же служебно-технические здания на станциях закрывались, увеличивались тяговые плечи и расстояние между пунктами набора воды. Вместо тяговых плеч (Засулан – Армогойтуй, Маргуцек – Армогойтуй, Маргуцек – Досатуй) появились бы 2 плеча в основном депо на станции Маргуцек.

Несмотря на то, что рельсовый узкоколейный транспорт не имел мощностей для удовлетворения возраставшего грузооборота, первоначальное решение МПС возобладало. Вера в то, что замена паровозов на тепловозы серии ТУ, покупка вагонов с подъемной силой 20 т и более качественные меры по содержанию пути дадут положительный результат, сохранялась до 1965 г., когда вариант перешивки колеи стал необратимым. Но еще одним препятствием полной смены рельсошпальной решетки стала неопределенность в сырьевой базе для Приаргунской ТЭЦ. Харанорским углем искали альтернативы в более близких к ТЭЦ пластах (45 км до Кутинского бурого угольного месторождения), поэтому надеялись, что пропускной способности УЖД все равно хватит [9, л. 27].

Харанорский уголь добывался по себестоимости 2 руб. 79 коп. за 1 т и отпускался по цене 3 руб. 72 коп. [9, л. 32]. Стоимость перевозки 1 т угля в 1961 г. от Кукульбейского разреза до ТЭЦ составляла 3 руб. 56 коп., в которую включались тариф за провоз угля от разреза до станции Харанор по нормальной колее, перегрузка на узкую колею, тариф до Досатуя, дополнительная оплата паровоза, арендуемого ТЭЦ для работы на своем участке [9, л. 32]. В итоге харанорский уголь стоил 7 руб. 28 коп. за 1 т.

Осенью 1955 г. УЖД Харанор – Досатуй была принята в эксплуатацию. Затраты на полное восстановление УЖД составили на тот момент 86 млн руб. с обозначенным сроком окупаемости в 5 лет [5, с. 2].

В районе тяготения сооружаемой Нерчинским рудоуправлением линии Досатуй – Приаргунск протяжением 40 км в 1956 г. велось строительство Кадаинского металлургического завода свинцовых шлаков, что предвещало наращивание объемов перевозок. Их ориентировочные масштабы, по данным рудоуправления и Борзинского отделения на участке Досатуй – Приаргунск, предполагались в 1958 г. – 160 тыс. т, в 1959 г. и 1960 г. – по 315 тыс. т [10, л. 9]. Признавалось, что продление УЖД до Приаргунска являлось целесообразным только с вводом ТЭЦ на полную мощность.

На Нерчинское рудоуправление взваливалась ноша строительства 40 км пути под тепловозную тягу, но не обошлось без неправильно выполненных работ. Строительство участка производилось по техническим условиям подъездного пути с небольшим грузооборотом, который был в состоянии пропускать паровозы и вагоны с нагрузкой на рельсы не более 5–6 т из-за слабой балластной призмы [10, л. 11]. По состоянию на июль 1957 г. подъездной путь не имел устройств водоотведения, земляное полотно было заужено на протяжении 20 км, а локомотивное депо в Приаргунске находилось в стадии строительства. Жилье для размещения железнодорожников не выделялось.

Справившись с задачей по продолжению магистрали, горняки не преминули обратиться в ЗабЖД с просьбой о включении подъездного пути Досатуй – Приаргунск в ее эксплуатационную сеть, так как они понимали сложность содержания непрофильного актива. Рудоуправление написало заявление в Читинский совнархоз о включении в план 1958 г. работ по укреплению участка и об окончательном решении, каким углем будет снабжаться Приаргунская ТЭЦ с очередностью ввода в строй ее энергоблоков.

В докладе технического отдела ЗабЖД за 1957 г. категорически отвергалась идея зачисления участка в ее сеть, так как рудоуправление не выполняло правила технической эксплуатации (далее – ПТЭ). Незначительный грузооборот 1957 г., не превышавший 30–50 тыс. т в год (не более 1 поезда в сутки), мог успешно выполняться маневровым локомотивом на условиях обслуживания подъездных путей [10, л. 15]. В ЗабЖД соглашались на предложение горняков только с вводом двух очередей ТЭЦ, при котором оборот рассчитывался в 600 тыс. т в год, и при полном соответствии участка требованиям ПТЭ. ЗабЖД настаивала на строительстве в Приаргунске вокзала, дома связи, оборотного депо, питьевых колодцев у 5 казарм, жилья на 30 работников.

Плановый отдел ЗабЖД продолжал вести подсчеты по перешивке колеи. Исходя из использования Приаргунской ТЭЦ на полную мощность 48 тыс. кВт и ежегодных перевозок 1,15 млн т гру-

за, перешивка давала бы экономиию на перевозках даже при паровозной тяге около 24 млн руб. в год [10, л. 23]. Все затраты на перешивку равнялись примерно 60 млн руб. За 3 года эти расходы должны были окупиться. В 1957 г. на энергетической конференции при Читинском Совнархозе перерасчет давал экономиию только 2 млн руб. в год [10, л. 23]. Разночтения в вычислениях были обусловлены тем, что рудоуправление либо не предоставляло ведомости грузоперевозок, либо передавало недостоверную информацию, поэтому новый проект перестройки колеи не был принят.

В 1957 г. МПС направило на УЖД 10 тепловозов ТУ2 для перевода на соответствующую тягу после замены рельс. В том же году на тепловозы был переведен участок Харанор – Маргуцек, а полный переход всего направления намечался на 1959 г. Новые локомотивы позволяли освоить грузооборот до 2 млн т в год. По факту потоки грузов ветви Досатуй – Приаргунск, составляя в 1957 г. 133 тыс. т в год, в 1960 г. поднялись до 341 тыс. т [11, л. 38].

В 1958 г. областная плановая комиссия представила данные по объему сельскохозяйственных грузов районов, тяготеющих к ветке рудоуправления, из которых видно, что по дороге из Быркинского, Калганского и Нерчинско-заводского районов вывозили зерно, шерсть, мясо, а ввозили туда ГСМ, сельхозмашины, стройматериалы в общем объеме за 1957–1958 гг. около 112,5 тыс. т [12, л. 9]. Аграрии оказывали давление на ЗабЖД не только в вопросе пользования всей УЖД до Приаргунска, но и предлагали удлинить узкоколейку до Кадая. В обоснование перешивки колеи Читинский Совнархоз подтвердил грузовые перевозки за 1958 г., которые составили в сторону Приаргунска около 1 млн т, из которых 229,5 тыс. т пришлось на ввоз свинцово-цинкового концентрата, угля для ТЭЦ и металлургического завода, флюсов для плавки металла [12, л. 17].

В 1958 г. Нерчинское рудоуправление направило в ЗабЖД план грузоперевозок на 1958–1965 гг. По нему в 1960 г. весь грузооборот должен был составить 805,5 тыс. т, а в 1965 г. – 1,4 млн т [12, л. 2]. Оптимизм рудоуправления привел к тому, что Совнархоз в феврале 1958 г. в письме к начальнику ЗабЖД просил назначить рабочую комиссию для определения объема недоделок и списка объектов для строительства на участке с тем, чтобы подготовить его к переводу на баланс МПС.

Если недостатки в работе ветвлладельца объяснимы, то ЗабЖД не прекращала относиться к участку Харанор – Досатуй как к вспомогательной линии. Об этом свидетельствует проверка ревизором пути технического состояния УЖД, в ходе которой стало известно, что на апрель 1958 г. в пути

лежало 2 238 острodefектных рельса (2 023 штуки типа 11 кг лежали без подкладок), эпюра шпал составляла 1 400 штук вместо необходимых 1 600 штук [12, л. 5]. Недостаточной была толщина и ширина балластного слоя, местами шпальные решетки лежали на грунте. Эксплуатацию большегрузного подвижного состава (тепловозов, вагонов по 20 т) на перегонах Арбатук – Армгойтуй с 38 по 65 км и Армгойтуй – Маргуцек с 90 по 99 км запрещалось осуществлять, поскольку эти 36 км пути были аварийными (до 60 % рельсов на всем протяжении участка имели вертикальные и горизонтальные изгибы) [12, л. 5]. ЗабЖД ограничила скорость передвижения на ряде участков до 5 км/ч.

Невзирая на проблемы с эксплуатируемой линией, любопытно то, что в повестке дня 1959 г. стоял вопрос о целесообразности продления железной дороги от Приаргунска до Газимурского завода протяженностью 270 км через Горный Зарентуй без перспективы заезда в «увядавший» близлежащий Нерчинский завод, бывший центр сереброплавильной промышленности Российской империи [12, л. 45; 13, с. 15]. Обладая запасами серебра, село Газимурский завод было отрезано от всех коммуникаций. На этом пути располагались месторождения свинцово-цинковых руд (Кадая, Запоровское, Михайловское, Благодасткое, Спасское и т. д.), Солонечный плавишкошпатовый рудник. Суммарная нагрузка на УЖД от Харанора до Газимурского завода составила бы 1,31 млн т в год [12, л. 45]. Березовское месторождение железных руд тоже являлось возможным пунктом в планах расширения перевозок.

В 1961 г. в письме начальника ЗабЖД И. С. Стрекова на имя министра путей сообщений Б. П. Бещева отмечалось, что управление считало возможным принять от Читинского Совнархоза подъездной путь Досатуй – Приаргунск при условии устранения недостатков. В это время трест «Нерчинсквинцестрой» окончил ремонтно-строительные работы, и его директор просил с 15 декабря 1961 г. назначить от управления ЗабЖД приемочную комиссию. Рудная организация не скрывала, что из-за отсутствия кругляка не были завершены работы по замене около 500 брусьев настилов мостов, которые трест обещал заменить в 1962 г., указывая, что дефекты не мешали движению [9, л. 23].

Комиссия была создана, но установила, что станция в Приаргунске не соответствовала ПТЭ. На ней не были выполнены работы еще по плану 1958 г. Мост на 198 км через Урулюнгуй протяжением 112 м находился в аварийном состоянии, а новый железобетонный не был построен [9, л. 50]. Пункт техосмотра в Приаргунске не появился, помещения вокзала и пакгауза не были закончены, наружное освещение станции отсутствовало. Неза-

вершенность корпуса депо, смазочной и гидроколлонны тоже повлияли на решение ЗабЖД об отказе в приемке ветки в свою эксплуатацию.

Правда, к концу 1962 г. затянувшийся процесс безвозмездной передачи в ведение ЗабЖД участка УЖД с бухгалтерской стоимостью 2,2 млн руб. был завершен [14, л. 4]. Читинский Совнархоз брал на себя обязательства по достройке некоторых объектов (30 квартир, опоры для моста на Урулюнгуе). Но в 1963 г. И. С. Стреков написал письмо Министру энергетики и электрификации СССР П. С. Непорожному, в котором указал на значительные изъятия участка при передаче УЖД, что говорит о поспешности решения и давлении стороннего ведомства на ЗабЖД [14, л. 31].

В 1961 г. Забайкальский комплексный научно-исследовательский институт высказывался за перешивку колеи, которая, по его оценкам, обошлась бы в 20 млн руб. [9, л. 38]. Железнодорожники оценивали перешивку в 6,6 млн руб. с трехлетним сроком проведения работ. В 1961 г. локомотивным бригадам на узкой колее в связи с упорядочением зарплаты были установлены тарифные часовые ставки на 10 % ниже, чем у машинистов, работавших на стандартных дорогах, что тоже являлось аргументом в пользу единой колеи. Чуть ранее вскрылась убыточность УЖД, которая от эксплуатации за 1960 г. потеряла 892,7 тыс. руб., имея валовой доход от сборов с грузоотправителей всего 166,3 тыс. руб. [9, л. 41].

В 1964 г. стало известно об угрожающем положении на станции Досатуй, где количество невыезженных грузов составило на 1 января 1964 г. 4,8 тыс. т, что обусловило скопление на путях станции около 150 вагонов под разгрузкой [15, л. 18]. ЗабЖД, осознавая тяжесть ситуации, даже предложила направить каменноугольные брикеты, запчасти, метизы, прокат черных металлов, сборные дома и другие грузы по автомобильным дорогам.

В 1965 г. возвращение к проекту перешивки колеи выразилось в потенциальных затратах, приведенных в табл. 2. Имелось в виду, что работы по уширению земляного полотна, устройству водопроводов как виды подготовительных работ будут осуществляться за счет средств на капремонт, которые оценивались в 81 млн руб. [8, л. 12]. Перешивка позволяла снизить себестоимость перевозок, что при годовом грузообороте 237 млн тонно-километров давало экономию 3,33 млн руб.

На 28 июля 1965 г. вагонный парк исчислялся 671 единицами: 175 крытых вагонов, 270 платформ, 113 полувагонов, 75 цистерн, 5 изотермических вагонов, 14 думпкаров и 19 пассажирских вагонов [16, л. 18]. Штат работников УЖД состоял из 627 человек [16, л. 21].

В графике движения поездов за 1971 г. указывалось, что на линии упала скорость, а перевозка пассажиров обеспечивалась одним составом. В 1972 г. в ЗабЖД дошли до разборки полотна с поставкой материалов верхнего строения пути в адрес строившейся детской железной дороги в Чите [17, л. 5]. В начале 9-й пятилетки заново была построена железная дорога Харанор – Приаргунск с окончательным переходом на широкую колею.

Таблица 2

Расходы на перешивку колеи в 1965 г.

Работа	Объем	Стоимость работ, тыс. руб.
Верхнее строение пути, рельсы старогонные	213 км	3,834
Переустройство искусственных сооружений на железобетонные	878 п. м	1,176
Смена стрелочных переводов	38 комплектов	38
Устройство переездов	40 штук	40
Оборудование станции маршрутно-контрольными устройствами	7 штук	27
Работы по связи	–	52
Вагонные весы	3 штуки	10
Итого		5180

Вся недолгая история УЖД сопровождалась ведомственными просчетами и ошибками. Главным фактором, повлиявшим на закрытие УЖД, можно считать отсутствие достоверных исходных данных для проведения вычислений в результате недостаточного внутри- и межведомственного взаимодействия. Первоначальная проектно-сметная документация подверглась критике со стороны проверяющей комиссии, обнаружившей серьезные расхождения в расчетном и фактическом грузооборотах, что списывалось на внезапно открывшиеся перспективы вывозки новых ресурсов. Но претензии предъявлялись к медленному расходованию средств и темпу работ, неудовлетворительному состоянию путей, что зависело уже от внутренней организованности ЗабЖД. В итоге повторный ввод дороги в эксплуатацию фактически отсрочили на 2 года. Сложные отношения ЗабЖД с обслуживаемыми организациями, длительная процедура передачи веток на баланс железнодорожников напрямую сказались на неэффективной эксплуатации узкоколейки.

Еще во время строительства УЖД появились конструктивные предложения о необходимости перешивки колеи, но неуверенность в будущем промышленном облике района помешала принять однозначное решение. Корректировка параметров сырьевой базы, возросший грузооборот потребо-

вал от ЗабЖД заменить ширину колеи, что вписывалось во всесоюзную тенденцию сокращения перевозок по узкой колее как в рамках МПС, так и в лесной и других отраслях экономики. Однако при-

мер с Харанорской узкоколейкой иллюстрирует только частный случай неудачных транспортных решений, а вопрос о преимуществах и недостатках УЖД остается открытым.

Список литературы

1. Устройство и содержание пути узкой колеи / под ред. М. П. Смирнова. М: Транспорт, 1975. 296 с.
2. Показатели железнодорожного транспорта // Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. Р-604. Оп. 23. Д. 9. Л. 6-25.
3. Дорога – это жизнь. К 100-летию Забайкальской железной дороги / Н. К. Воробьев и др.; под ред. Н. К. Воробьева. Чита: Забтранс, 2000. 340 с.
4. Устремленная в будущее. 110 лет Забайкальской железной дороге / А. О. Баринов и др.; под ред. А. О. Баринова. Чита: Экспресс-издательство, 2010. 280 с.
5. Локтионов А. Так строилась железная дорога // Приаргунская заря. 1993. 13 июля.
6. Акт обследования ведомственной комиссией строящейся линии // ГАЗК. Ф. Р. 604. Оп. 22. Д. 1. Л. 2–60.
7. Приказы военной части № 01228 // ГАЗК. Ф. П-5002. Оп. 1. Д. 1.
8. Войтеховская М. П., Сазонова Н. И. Историко-педагогический анализ развития сельских малокомплектных школ России XIX – начала XXI века // Вестн. Томского гос. пед. ун-та (TSPU Bulletin). 2009. Вып. 12 (90). С. 35–38.
9. Протоколы технических совещаний // ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 22. Д. 25. Л. 12–50.
10. Материалы по строительству и эксплуатации узкоколейного участка Харанор – Досатуй // ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 22. Д. 4. Л. 9–23.
11. Схема размещения дороги // ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 22. Д. 20.
12. Материалы по эксплуатации узкоколейного участка // ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 22. Д. 10. Л. 2–45.
13. Новиков И. А. Региональная структура государственного управления горнозаводской промышленностью восточных регионов Российской империи в XVIII в. // Вестн. Томского гос. пед. ун-та (TSPU Bulletin). 2011. Вып. 11 (113). С. 15–20.
14. Приказы ЗабЖД // ГАЗК. Ф. Р.-604. Оп. 22. Д. 31. Л. 4–31.
15. Приказы ЗабЖД // ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 22. Д. 37.
16. Отчет о деятельности узкоколейного участка // ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 22. Д. 48. Л. 18–21.
17. Решения технико-экономического совета ЗабЖД // ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 22. Д. 70.

Скрипучий Д. В., аспирант.

Байкальский государственный университет.

Ул. Ленина, 11, Иркутск, Россия, 664003.

E-mail: dmitri1703@mail.ru.

Материал поступил в редакцию 05.11.2015.

D. V. Skripuchiy

FAILURES IN PLANNING AT THE TRANS-BAIKAL RAILWAY ON THE EXAMPLE OF HISTORY OF THE NARROW-GAUGE LINE HARANOR – PRIARGUNSK (1949–1972)

The article deals with the set of mistakes in the planning of work at the narrow-gauge railroad Haranor – Priargunsk in Chita region. Firstly, it studies archival materials to confirm the unprofitability and problematic exploitation of this line. Numerous doubts about the future of the line point out at difficulties of its sustainable development during post-war era. Despite the miscalculations, planning authorities considered the ways to extend the railroad. It also summarizes the basic weakness of narrow-gauge property, which didn't allow the road to last. The inadequate departmental coordination encouraged the failures in the planning.

Key words: *narrow-gauge railroad, the Trans-Baikal Railway, the Nerchinsk mining organization, freight turnover, the rules of technical operation.*

References

1. *Ustroystvo i sodержaniye puti uzkooy kolei* [Structure and content of the narrow-gauge railway]. Ed. M. P. Smirnov. Moscow, Transport Publ., 1975. 296 p. (in Russian).
2. *Pokazateli zheleznodorozhnogo transporta* [Performance of railway transport]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykal'skogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 23. D. 9 (in Russian).
3. *Doroga – eto zhizn'. K 100-letiyu Zabaykalskoy zheleznoy dorogi* [The road is life. For the 100 anniversary of the Trans-Baikal Railway]. Ed. N. K. Vorob'ev. Chita, Zabtrans Publ., 2000. 340 p. (in Russian).

4. *Ustremlyennay v budushcheye. 110 let Zabaykalskoy zheleznoy doroge* [Directed to the future. 110 year of the Trans-Baikal Railway]. Ed. A. O. Barinov. Chita, Express-izdatel'stvo Publ., 2010, 280 p. (in Russian).
5. Loktionov A. Tak stroilas zheleznyaya doroga [So built the railroad]. *Priargunskaya zarya*, 1993, 13 iulya (in Russian).
6. Akt obsledovaniya vedomstvennoy komissiiy stroyashcheyasya linii [Certificate of the examination of the line under construction by the departmental commission]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 22. D. 1. L. 2–60 (in Russian).
7. Prikazy voennoy chasti no. 01228 [Orders of the military unit number 01228]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-5002. O. 1. D. 1 (in Russian).
8. Voytekhovskaya M. P., Sazonova N. I. Istoriko-pedagogicheskiy analiz razvitiya sel'skikh malokomplektnykh shkol Rossii XIX – nachala XXI veka [Historical and pedagogical analysis of development of rural ungraded schools in Russia in the period from the 19th century till the beginning of the 21st century]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta – TSPU Bulletin*, 2009, vol. 12 (90). pp. 35–38 (in Russian).
9. Protokoly tekhnicheskikh soveshchaniy [Minutes of the technical meetings]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 22. D. 25. L. 12–50 (in Russian).
10. Materialy po stroitel'stvu i ekspluatatsii uzkokoleynogo uchastka Haranor – Dosatuy [Materials for the construction and operation of the narrow-gauge railway section Kharanor – Dosatuy]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 22. D. 4. L. 9–23 (in Russian).
11. Skhema razmeshcheniya dorogi [The layout of the road]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 22. D. 20 (in Russian).
12. Materialy po ekspluatatsii uzkokoleynogo uchastka [Materials on the operating narrow gauge railway section]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 22. D. 10. L. 2–45 (in Russian).
13. Novikov I. A. Regional'naya struktura gosudarstvennogo upravleniya gomozavodskoy promyshlennostyu vostochnykh regionov Rossiyskoy imperii v XVIII v. [Regional structure of state management of the mountain industry of the east regions of the Russian Empire in the 18th century]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta – TSPU Bulletin*, 2011, vol. 11 (113), pp. 15–20 (in Russian).
14. Prikazy ZabZhD [Orders of the Transbaikal railway]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 22. D. 31. L. 4–31 (in Russian).
15. Prikazy ZabZhD [Orders of the Transbaikal railway]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 22. D. 37 (in Russian).
16. Otchet o deyatelnosti uzkokoleynogo uchastka [Report on the narrow-gauge railway section activity]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 22. D. 48. L. 18–21 (in Russian).
17. Resheniya tekhniko-ekonomicheskogo soveta ZabZhD [Decrees of the Technical and Economic Council of the Transbaikal railway]. *Gosudarstvennyy arkhiv Zabaykalskogo kraya (GAZK)* [The State Archive of the Trans-Baikal Territory]. F. P-604. O. 22. D. 70 (in Russian).

Skripuchiy D. V.

Baikal State University.

Ul. Lenina, 11, Irkutsk, Russia, 664003.

E-mail: dmitri1703@mail.ru