

Оригинальная статья / Original article

УДК 625.1

DOI: <http://dx.doi.org/10.21285/2415-8739-2019-2-139-157>

Ветка Иркутск – Байкал – начало железнодорожного обхода Священного моря (Историко-архитектурный очерк)

© А.К. Чертилов

Иркутский национальный исследовательский технический университет, г. Иркутск, Россия

Аннотация: Раскрывается тема тупиковой ветки Иркутск – Байкал Забайкальской железной дороги, т. н. «нулевого» участка знаменитой Кругобайкальской дороги, давшей начало обхода озера Байкал Великим Сибирским путём с юга. Проложенная в самые последние годы XIX века от реки Иркут до истока Ангары как временный вариант, но ставшая в начале XX столетия составным звеном Транссиба, она была затоплена в 1950-е с заполнением водохранилища Иркутской ГЭС. Рассказывается об изыскании трассы, проектировании и строительстве первого и второго путей ветки, об её инженерных сооружениях, в основном временных деревянных мостах, которые имеют особый интерес, так как позднее их практически не применяли, перейдя на капитальные конструкции – железные фермы на каменных опорах. Упомянуты станции ИБЖВ – конечные Иркутск и Байкал, и единственная промежуточная – Михалёво; а также «гражданские сооружения», построенные по типовым проектам. Вспоминается о прожектном варианте 1970-х – прокладке нового дубля байкальской ветки, осуществление которого преобразило бы капитально не только ангарский берег над водохранилищем, но и заповедную Кругобайкальскую железную дорогу. Описывается современное состояние избежавших затопления участков трассы: начального в Иркутске и конечного в устье Ангары. Говорится об историко-культурной значимости зданий и сооружений ИБЖВ, о необходимости придания им охранного статуса, даются рекомендации по их использованию.

Ключевые слова: Ангара, Байкал, Великий Сибирский путь, гражданские постройки, железная дорога, Забайкальская железная дорога, инженерные сооружения, Иркутск, Иркутск – Байкальская ветка, Кругобайкальская железная дорога, Сибирь, Транссиб

Информация о статье: Дата поступления 8 апреля 2019 г.; дата принятия к печати 6 мая 2019 г.; дата онлайн-размещения 25 июня 2019 г.

Для цитирования: Чертилов А.К. Ветка Иркутск – Байкал – начало железнодорожного обхода Священного моря (Историко-архитектурный очерк) // Известия Лаборатории древних технологий. 2019. Т. 15. № 2. С. 139–157. DOI: 10.21285/2415-8739-2019-2-139-157

Line Irkutsk – Baikal – the beginning of the railway bypass of the Sacred Sea (Historical and architectural sketch)

© Aleksei K. Chertilov

Irkutsk National Research Technical University, Irkutsk, Russian Federation

Abstract: The topic of the article is the dead-end line of the Irkutsk – Baikal Trans-Baikal Railway, the so-called “zero” section of the famous Circum-Baikal Railway, which initiated the detour of Lake Baikal by the Great Siberian route from the south. Launched in the most recent years of the 19th century from the Irkut River to the source of the Angara River as a temporary option, but becoming an integral part of the Transsib at the beginning of the 20th century, it was flooded in the 1950s with the filling of the Irkutsk hydroelectric reservoir. It describes the search for the route, the design and construction of the first and second ways of line, its engineering structures, mainly temporary wooden bridges, which are of particular interest, since they were practically not used later, going over to capital structures – iron trusses on stone pillars. The mentioned stations of IBRW are the Final Irkutsk and Final Baikal, and the only intermediate one is Mikhalyovo; as well as “civil structures”, built on stan-

dard designs. It recalls the 1970s project layout - laying a new double of the Baikal line, the implementation of which would transform not only the Angara coast over the reservoir, but also the reserved Circum-Baikal railway. It describes the current state of the sections of the highway that have avoided flooding: the initial one in Irkutsk and the final one at the mouth of the Angara. It is a question of the historical and cultural significance of the buildings and structures of the IBRW, the need to give them protection status, recommendations are given on their use.

Keywords: Angara River, Baikal Lake, Great Siberian Road, civilian buildings, railway, Trans-Baikal Railway, engineering structures, Irkutsk, Irkutsk – Baikal line, Circum-Baikal Railway, Siberia, Transsib (Trans-Siberian Railway)

Article info: Received April 8, 2019; accepted for publication May 6, 2019; available online June 25, 2019.

For citation: Chertilov A.K. Line Irkutsk – Baikal – the beginning of the railway bypass of the Sacred Sea (Historical and architectural sketch). *Izvestiya Laboratorii drevnikh tekhnologii = Journal of Ancient Technology Laboratory*. 2019. Vol. 15. No. 2. Pp. 139–157. (In Russ.). DOI: 10.21285/2415-8739-2019-2-139-157

Основные вехи истории Восточно-Сибирской железной дороги достаточно хорошо исследованы (Восточно-Сибирская электрическая, 1972; Железнодорожный транспорт, 2001; Хобта, Никифорова, 2017). Рельсовый путь от столицы Восточной Сибири Иркутска к Священному морю был проложен в последние годы XIX столетия. Планировалось, что тупиковая Иркутск-Байкальская железнодорожная ветка (ИБЖВ) отойдет от Средне-Сибирской железной дороги (ССЖД) на её конечной станции Иннокентьевская. Необходимый земельный участок был отчуждён у Вознесенско-Иннокентьевского православного мужского монастыря, рядом с его скитом, а «...в качестве компенсации железнодорожное ведомство наименовало будущую станцию Иннокентьевской» (Колмаков, 2003. С. 107). Таким образом, название станции в честь святителя Иннокентия I Иркутского (Кульчицкого) не случайно.

Но ССЖД протянули дальше, до реки Иркут, и нулевую строительную версту ИБЖВ назначили от левого, западного берега, и полная протяжённость на время сооружения ветки «...до путевого упора на длинном моле пристани на станции Байкал» была 63,65 версты (67,9 км) (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 2)¹. После завершения строительства верстовая разбивка начиналась уже от станции Иркутск, построенной в 1897–1898 годы восточнее на третьей версте от Иркутска на противоположном от

города левом берегу Ангары, в предместье Глазково, таким образом, эксплуатационная длина дороги между осями станций Иркутск и Байкал составляла 61,1 версты (65,2 км). От пассажирского здания Байкал дорога продолжалась ещё 400 сажен (853,8 м), доходя до берега озера и заканчиваясь тупиком на пристани для подачи поездов, грузов на ледоколы. Ветка была построена, как и все участки Великого Сибирского пути, в два этапа. Первая колея проложена в 1896–1900, вторая – в 1908–1912 годы.

По сути, рельсовый путь, соединивший Иркутск с Байкалом, стал предшественником знаменитой «Золотой пряжки» Транссибирской магистрали – Кругобайкальской железной дороги (КБЖД), ныне памятника истории, инженерного искусства федерального значения. Именно с этой ветки началась эпопея железнодорожного обхода легендарного Сибирского моря с южной стороны, по сути, она стала нулевым звеном будущей КБЖД (рис. 1).

«Цель постройки ветви Иркутск – Байкал: (было) установить наиболее выгодное и скорое, хотя бы временное, до постройки Кругобайкальской железной дороги, сообщение между Средне-Сибирской и Забайкальской железными дорогами и облегчая доставку на озеро железнодорожных грузов, способствовать успешному производству работ по постройке Забайкальской железной дороги» (ЗЖД)². Таким образом налицо определенная эволюция роли участка Иркутск – Байкал. Сначала – связь между двумя строящимися участками

¹ Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 2.

Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. P. 2.

² Там же. С. 1.



Рис. 1. Начало железнодорожной ветки Иркутск – Байкал. Вид от моста через Иркут в сторону Иркутска. Справа – Глазковская (Кайская) гора, слева, на противоположном берегу Ангары, – центр города. Почтовая открытка конца 1890-х – начала XX в. (Медведев, Куренков, 2016. С. 38)
Fig. 1. The beginning of the railway line Irkutsk – Baikal. View from the bridge across the Irkut River towards Irkutsk. On the right is Glazkovskaya (Kayskaya) mountain, on the left, on the opposite bank of the Angara, is the center of the city. Postcard of the late 1890s – early 20th century (Medvedev, Kurenkov, 2016, p. 38)

Транссиба в Прибайкалье и Забайкалье. Затем – необходимость подачи железнодорожных составов к Байкальской паромной переправе. Но с решением в 1901 году прокладывать Западный участок КБЖД по берегу озера, этот отрезок дороги стал постоянным магистральным звеном Великого Сибирского пути в составе ЗЖД.

Железнодорожная ветка пролегла по левому берегу Ангары до её истока из озера (русские первопоселенцы это место называли «устье Байкал») до могучего мыса Баранчук (Устьянский), в подножье которого была устроена её конечная станция, названная «Байкал», и пристань для паромаледокола. Но левобережное направление не было первым и единственным. С самого начала, пока не были выполнены детальные изыскания трассы, предпочтение отдавалось варианту по правому берегу Ангары.

Выбор трассы ИБЖВ

12 ноября 1893 на заседании Комитета Сибирской железной дороги (далее – Комитет СЖД) при-

нимается решение устроить «паровую» переправу через Байкал. Для осуществления этой идеи было решено уложить рельсовый путь вдоль реки Ангары от Иркутска до Байкала. Таким образом, было решено временно не прокладывать железную дорогу в обход сурового моря, а довести её лишь до селения Лиственичное (ныне посёлок Листвянка), а по озеру наладить паромно-ледокольную переправу, пустив до селения Мысовое «пароход-ледорез».

Уже в феврале 1894 г. министр путей сообщения А.К. Кривошеин получил разрешение на производство работ, на эти цели – изыскания трассы и мест для пристаней паромной переправы – было ассигновано пять тысяч рублей, в том же году они были освоены (Ремезова, 1993. С. 11)³. Весной –

³ Ремезова О.В. Кругобайкальская железная дорога: Историческая записка. Рукопись. Ч. 1. Архив СООКН. Иркутск: ЦСН, 1993. 98 с.
Remezova O.V. Circum-Baikal Railway: Historical note. Manuscript. Part 1. Archive of SOOKN. Irkutsk: TSSN, 1993. 98 p.

летом того же года «чинами экспедиции по изысканиям Забайкальской железной дороги» производятся предварительные изыскания правого берега Ангары, это направление тогда представлялось более выгодным в виду «неблагоприятных топографических условий» левого берега. В то время предполагалось, что Транссиб подойдет к Иркутску в районе левого берега Ангары напротив Московских ворот, далее, преодолев реку, дорога должна была пойти правым ангарским берегом до конечной станции на берегу Байкала рядом с селением Лиственичное.

Дальнейшие более детальные исследования 1895–1896 правого берега Ангары выявили значительные неудобства, которые возникли бы при эксплуатации будущей дороги. В первую очередь, для осуществления этого варианта требовалось построить протяжённый понтонный мост через Ангару, который всё равно не смог бы обеспечить бесперебойное круглогодичное движение поездов из-за большого и непредсказуемого сезонного колебания уровня воды и неблагоприятного ледоставного режима реки. В связи с чем Министерство путей сообщения распорядилось о производстве изысканий направления линии по левому берегу. Этот вариант, в сравнении с предыдущим, оказался короче на 3 версты при незначительном, как тогда представлялось, превышении стоимости. «По этим причинам составленный в 1893–1894 гг. проект был признан нецелесообразным и заменён новым проектом, составленным в 1896 г.» (Ремезова, 1993. С. 12)⁴.

В отличие от правого ангарского берега (широкая долина с равнинным рельефом, без горных прижимов), её левобережье на большом протяжении прижато к гористой, поросшей лесом местности, имеет скалистые, крутые склоны, рассечено частыми и глубокими распадками, логами. Это заставляло произвести дорогостоящие работы по

устройству железнодорожного полотна в горной выемке, соорудить большое количество мостов, береговых подпорных стенок. Тем не менее взвесив все «за» и «против», предпочтение было отдано сложному в геологическом отношении, но более надёжному и перспективному левобережному варианту. Получив «высочайшее соизволение», 26 июля 1896 Комитет СЖД окончательно утверждает план строительства нового направления ИБЖВ, выдаётся разрешение приступить к постройке железной дороги по левому берегу Ангары (Саблер, Сосновский, 1903. С. 201; Третьяков, Хобта, 2017a; 2017b).

Сооружение первого пути ИБЖВ

Строительные работы по сооружению Иркутск-Байкальской ветви производились с таким расчётом, чтобы к укладке рельсового пути можно было приступить без промедления, вслед за окончанием укладки на Средне-Сибирской железной дороге», что и было сделано, работы начали в первых числах августа того же, 1896-го (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 2)⁵.

Общее руководство осуществлял опытный и авторитетный инженер Александр Николаевич Пущеников, возглавлявший Управление работ по постройке СЖД и Иркутск-Байкальской ветви (Хобта, Гордиенко, 2016). Вся трасса (один участок) была поделена на 4 дистанции. Прокладка пути началась по установленному на всём Транссибе порядку, с двух сторон – от Иркутска, и встречно, от озера Байкал, и продолжалось 4 года. Работы велись ускоренными темпами, даже в зимнее время, поначалу без утвержденной строительной сметы и без надлежаще выполненных изысканий. Расценочная ведомость была составлена МПС лишь к началу 1897-го, Комитетом СЖД определена строительная стоимость в 2 млн 400,9 руб., или 37 461 руб. на версту, «высочайше утвержденная» 12 апреля

⁴ Ремезова О.В. Кругобайкальская железная дорога: Историческая записка. Рукопись. Ч. 1. Архив СООКН. Иркутск: ЦСН, 1993. 98 с.
Remezova O.V. Circum-Baikal Railway: Historical note. Manuscript. Part 1. Archive of SOOKN. Irkutsk: TSSN, 1993. 98 p.

⁵ Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 2.
Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. P. 2.

1897 г. (Саблер, Сосновский, 1903. С. 202), то есть почти год спустя после начала работ.

Технические условия на постройку ветки были утверждены одновременно со строительной стоимостью и были применены те же, что одобрены для отклонённой Иркутск-Лиственичной линии, которые в свою очередь имели «почти полное сходство» с принятыми условиями для Средне-Сибирской железной дороги (т. е. как для равнинной местности). Дорога предусматривала пропуск трёх пар поездов в сутки, но система водоснабжения рассчитывалась на возможное 7-парное движение воинских эшелонов (Саблер, Сосновский, 1903. С. 202). Земляное полотно устроено с небольшими уклонами, с наименьшими допустимыми радиусами поворотов 150 сажен (320 м).

Шпалы были применены сосновые, рельсы облегченные, типа Р-18 (~21,5 кг в погонном метре). Всего отсыпано 86,5 тысячи кубических метров балласта (местный гравий с примесью песка), что составило в среднем на версту 135 кубометров (рис. 2). В итоге дорога обошлась царской казне значительно дороже, вместе с суммами, затраченными на изыскания и на образование оборотного капитала, почти в 3,2 млн рублей (3 171 555), что составило чуть меньше 50 тысяч руб./версту (в сравнении с КБЖД это примерно в пять раз меньше). Летом 1900 железнодорожная ветка Иркутск – Байкал была осмотрена комиссией под председательством тайного советника, инженера М.Я. Михайловского, которая подтвердила обоснованность всех дополнительно произведенных непредвиденных работ, вызванных особыми условиями левого берега Ангары.

Описание осуществленной тупиковой ветки в юбилейном издании 1903 года, посвящённом 10-летию создания Комитета СЖД: «Линия направляется от г. Иркутска по левому берегу р. Ангары до истока последней из оз. Байкал... При необыкновенно быстром течении Ангары это обстоятельство вызвало необходимость значительного количества дорогостоящих работ как по устройству полотна пути и станционных площадок, так и по сооружению подпорных стенок из сухой каменной кладки, ограждающих полотно от размыва течением реки»



Рис. 2. Железнодорожная ветка к Байкалу. Скальная выемка в берегу реки Ангары. Вид со стороны Иркутска. Почтовая открытка конца 1890-х – начала XX в.

Fig. 2. Railway line to Baikal. Rock excavation on the banks of the Angara River. View from the Irkutsk Postcard of the late 1890s – early 20th century

(Саблер, Сосновский, 1903. С. 203). Ветка «...позволила без перегрузки на речные суда доставлять грузы на Байкальскую паромную переправу для дальнейшего их следования через озеро на судах специально для этого предназначенных» (Ремезова, 1993. С. 12)⁶.

⁶ Ремезова О.В. Кругобайкальская железная дорога: Историческая записка. Рукопись. Ч. 1. Архив СООКН. Иркутск: ЦСН, 1993. 98 с.
Remezova O.V. Circum-Baikal Railway: Historical note. Manuscript. Part 1. Archive of SOOKN. Irkutsk: TSSN, 1993. 98 p.



Рис. 3. Первое пассажирское здание (вокзал) начальной станции ИБЖВ Иркутск III класса, 3-я верста. Вид с привокзальной площади. Фото конца 1890-х – начала XX в.

Fig. 3. The first passenger building (station) of the initial station IBRW Irkutsk class III, 3rd versta (Russian mile). View from the station square. Photos of the late 1890s – early XX century

К началу августа 1898 была завершена укладка рельсов от станции Иннокентьевская до реки Иркут и дальше в Глазково до станции Иркутск (рис. 3). В памятный для иркутян день, 16 августа 1898, на только что отстроенную станцию Иркутск прибыл первый поезд из Красноярска, а 24 сентября с запада пришёл поезд уже с пассажирами и товарами. В октябре того же года была закончена укладка пути на всей ветке и 21 октября от столицы Восточной Сибири к озеру-моря отправился первый поезд по свежеложенным рельсам. С 1 ноября здесь открыли временное движение, стали осуществлять пробные перевозки пассажиров, коммерческих грузов и воинских команд. И сразу же, в тот же месяц, 30 числа, на 18 версте от Иркутска произошло столкновение поездов. Подобные ЧП на байкальской ветке происходили и позже.

В январе 1899 к истоку Ангары ушел уже первый скорый поезд. В постоянную же эксплуатацию

ИБЖВ была сдана через четыре года с начала строительства – 1 июля 1900 г. она, вместе с законченным участком Мысовая – Сретенск, передана в ведение Управления Забайкальской железной дороги, по ним было открыто ежедневное, «правильное» движение поездов. В честь этого знаменательного события в Иркутске, как и положено, прошли торжества, отслужен молебен, дан торжественный обед.

Всего на Иркутск-Байкальской ветке уложено путей протяжённостью 67,42 версты, из них главного – 63,65, станционных – 3,77. Вдоль линии поставлены верстовые столбы, указатели уклонов, кривых. «Охраняемых переездов устроено всего 4, главным образом вблизи и в пределах станции Иркутск – 3 переезда, четвертый расположен на 26 версте... вблизи села Михалёво; остальные 14 переездов неохранные». Телеграф организован «в 2 провода из 5 мм проволоки, подвешенной

на сосновых столбах... по 20 штук на версту...» (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 3, 6)⁷.

В декабре 1908 была утверждена проектная и сметная документации на строительство вторых путей на участках Иркутск – Байкал и Мысовая – Сретенск, в августе следующего года для этого выделили средства. И 10 октября 1912 завершили укладку рельсов второй нитки от Иркутска до озера-моря, и спустя некоторое время, 18 апреля 1914, здесь официально открыли двухпутное движение (Хобта, Третьяков, 2005. С. 228–229).

Инженерные сооружения ИБЖВ

Первый мост по направлению будущей железнодорожной ветки Иркутск – Байкал появился ещё до её строительства – в 1891 году. Это было деревянное сооружение на сваях через реку Иркут на гужевом Московском тракте, спроектированное известным иркутским городским архитектором В.А. Рассушиным. В январе того года Городская дума приняла решение о постройке этого моста, а уже 9 августа он был освящён и сдан в эксплуатацию (рис. 4) (Колмаков, 2003. С. 99, 102; Медведев, Куренков, 2016. С. 468). Но в связи с наводнениями, разрушительными ледопадами и ледоходами мост постоянно требовал ремонта, а в 1897 году его вообще снесло мощным ледовым натиском.

После этого городское руководство обратилось с просьбой к инженеру А.Н. Пушечникову предусмотреть движение гужевого транспорта по железнодорожному мосту. Мост был временный, однопутный, подкосной системы, он стал первым по следованию на восток и первым по очереди строительства на Иркутск-Байкальской ветке. На то время это было самое большое деревянное сооружение Великого пути через реки Сибири – отверстием 114 сажень (243,3 м), на 26 опорах, из них половина (13) непосредственно в русле, для него забивали около 1000 деревянных свай толщиной 27 сантиметров. Однопутный мост был установлен

на первой версте в 150 метрах ниже по течению от моста для экипажей и пешеходов. Начали его строить в январе 1897 и сдали в эксплуатацию 5 августа 1898 после успешного испытания на прочность поездом из 20 платформ, нагруженных рельсами, ведомого двумя паровозами (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 2⁸; Бушин, Васянович, Игумнов 1991. С. 72; Хобта, 2006. С. 67–68).

Взамен временного деревянного моста, примерно в 25 метрах выше от него по течению Иркут, с лета 1906 по август 1907 возвели постоянный металлический железнодорожный мост на каменных опорах (кессонных фундаментах) с четырьмя пролётами строениями. Руководителем работ и автором проекта был тот же А.Н. Пушечников. В 1908 году по мосту было прекращено экипажное движение; так как к этому времени был построен отдельный деревянный гужевой мост (существовал до середины 1960-х, когда рядом построили железобетонный автомобильный) (Хобта, 2006. С. 69). В 1990-е – начале 2000-х старые металлические пролёты железнодорожного моста заменили на новые, более массивные.

Всего же на байкальской ветке до истока Ангара было возведено 88 искусственных сооружений (именно так назывались в то время водопропускники – мосты, трубы, лотки) «общей длиной поверху 805,81 погонных сажень» (1 км 720 м). Все они, кроме Иркутского, малые – отверстием одна или две сажени (2,13 и 4,27 м), «на рамных или свайных основаниях», большей частью балочной системы, некоторые – подкосные. Все мостовые конструкции первого пути ИБЖВ, включая мостовые опоры, были деревянные, т. е. временные (рис. 5). «Невыгодно было бы сразу строить постоянные мосты – устройство каменных искусственных сооружений представлялось в начале постройки рискованным, потому что проект Кругобайкальской железной дороги в то время ещё не был утверждён, так что не было известно, что Иркутск-Байкальская ветвь войдет в магистральную линию дороги...». Средняя стоимость устройства всех малых мостов совокупностью 674,51 погонных сажень

⁷ Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 3, 6.
Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. Pp. 3, 6.

⁸ Там же. С. 2.



Рис. 4. Завершённый второй деревянный железнодорожный мост через реку Иркут, 0 верста ИБЖВ. Вид от Глазково. Почтовая открытка начала 1890-х. (Медведев, Куренков, 2016. С. 468)

Fig. 4. Completed second wooden railway bridge across the Irkut River, zero versta (Russian mile) of IBRW. View from Glazkovo. Postcard from the early 1890s. (Medvedev, Kurenkov, 2016, p. 468)



Рис. 5. Типовой малый железнодорожный деревянный мост на сваях ЖД. Бригада строителей моста. Фото 1890-х из альбома, подаренного А.Н. Пушечникову (Инженеру А.Н. Пушечникову в память постройки Забайкальской ж.д. 6 участка от И.С. Самойлова. 1895–1900 год. Альбом фото. Библиотека ЗЖД. Б/н. Ф. 20)

Fig. 5. Typical small railway wooden bridge on stilts TBRW. The team of builders of the bridge. Photos of the 1890s from the album donated by A.N. Pushechnikov (To engineer A.N. Pushechnikov in memory of the construction of the 6th section of the Trans-Baikal railway from I.S. Samoilov. 1895–1900. Photo album. TBRW Library. No number. F. 20)

(1 км 440 м) составила 322,6 рубля за одну сажень, общая же стоимость определилась в 361 тыс. 936,3 руб. (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 4)⁹.

При прокладке второго пути участка Иркутск – Байкал в 1908–1912 годы, согласно утвержденному проекту, все временные малые однопутные деревянные мосты были заменены на капитальные сооружения – железные мосты на каменных устоях, реже на каменные трубы и лотки, все также однопролётные, но уже под два пути. В основном мосты были тоже отверстием 1 и 2 сажени, но при этом появились и с большими пролётами. Например, из сохранившихся на незатопленных начальном и конечном отрезках дороги нам известны 3-х, 4-х, и 8-саженные (6,4, 8,54 и 17,1 м). Трубы и лотки устанавливались отверстием 0,5 сажени (1,0 м) и меньше.

Станции и разъезды. Гражданские постройки

Процитируем документ 1901 года: «В районе Иркутск-Байкальской ветви, кроме большого города Иркутска,... на первых 26 верстах имеется несколько деревень; на остальном протяжении местность очень гористая и неудобная для заселения и потому безлюдная» (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 4)¹⁰. На этой первой трети планируемой трассы по левому берегу Ангары существовало, без учёта предместья Глазково, шесть населённых пунктов (удаляясь от Иркутска): деревня Титова (Титова, 6 дворов), селение Кузьмихинское (Кузьмиха, 80 дворов), деревни Ершова (33 двора) и Грудинина, и крайнее селение – Михалёво (Михалёва, «442 души обоего пола») (РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 134. Л. 1–3; РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 272. Л. 1; Карта части бассейна, 1907. Л. 1¹¹). В Кузьмихе и Михалёво существовали церкви.

⁹ Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 4. Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. P. 4.

¹⁰ Там же.

¹¹ Карта части бассейна р. Ангары и побережья Байкала с обозначением направления линии Кругобайкальской железной дороги. 1906 г. Масштаб в Английском дюйме 10 вёрст / Альбом типовых и исполнительных чертежей

Согласно проекту 1896 года (РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 134. Л. 1–3; Проект железнодорожной ветви..., 1897. С. 2¹²) на линии ИБЖВ всего построили три станции: на 3 версте – крупную Иркутск III класса, всего одну промежуточную IV класса – на 26 версте рядом с Михалёво, и на 64 версте конечную – Байкал V класса (рис. 6). Поначалу организовали всего один разъезд, на перегоне между Михалёво и Байкалом. После сооружения второго пути разъездов было уже шесть – два до Михалёво и четыре – после, все безымянные (под номерами) (Сжатый продольный профиль..., 1902. Л. 5¹³; Карта Забайкалья..., 1902¹⁴; Специальная карта, 1925 и 1930. Л. 4¹⁵).

Кругобайкальской железной дороги 1900–1905 г. СПб, 1907. Л. 1.

Map of the part of basin Angara River and the coast of Baikal Lake with the designation of the direction of the Circum-Baikal railway line. 1906. Scale: in the English inch 10 – versts / Album of typical and as-built drawings of the Circum-Baikal Railway 1900–1905 SPb, 1907. P. 1.

¹² Проект железнодорожной ветви от ст. Иркутск к Байкальскому озеру, составлен на основании изысканий, произведённых в 1896 году. СПб., 1897. 2 л.

The project of the railway line from station Irkutsk to Lake Baikal, compiled on the basis of surveys conducted in 1896. SPb., 1897. 2 p.

¹³ Сжатый продольный профиль [ИБЖВ] // Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги... 1895–1901. СПб., 1902. Л. 5.

Compressed longitudinal profile [IBRW] // Album of as-built drawings for the construction of the Trans-Baikal railway... 1895–1901. SPb., 1902. P. 5.

¹⁴ Карта Забайкалья с показанием направления Забайкальской жел. дор. и ветвей Иркутск – Байкал и Китайский раз. – Китайская гр. 1901 г. // Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги... 1895–1901. СПб, 1902. Л. 1.

Map of Transbaikalia with an indication of the direction of the Trans-Baikal railway and lines Irkutsk – Baikal and Chinese station – Chinese gr. 1901 // Album of the executive drawings for the construction of the Trans-Baikal Railway... 1895–1901. St. Petersburg, 1902. P. 1.

¹⁵ Специальная карта Восточно-Азиатской части СССР с прилегающими к нему государствами. Масштаб 10 вёрст в дюйме. 1925 и 1930 гг. / Управление военных топографов. Р. VI. Л. 4.

Special map of the East-Asian part of the USSR with the adjacent states. Scale 10 versts in inch. 1925 and 1930 / Office of Military Topographers. L. VI. P. 4.

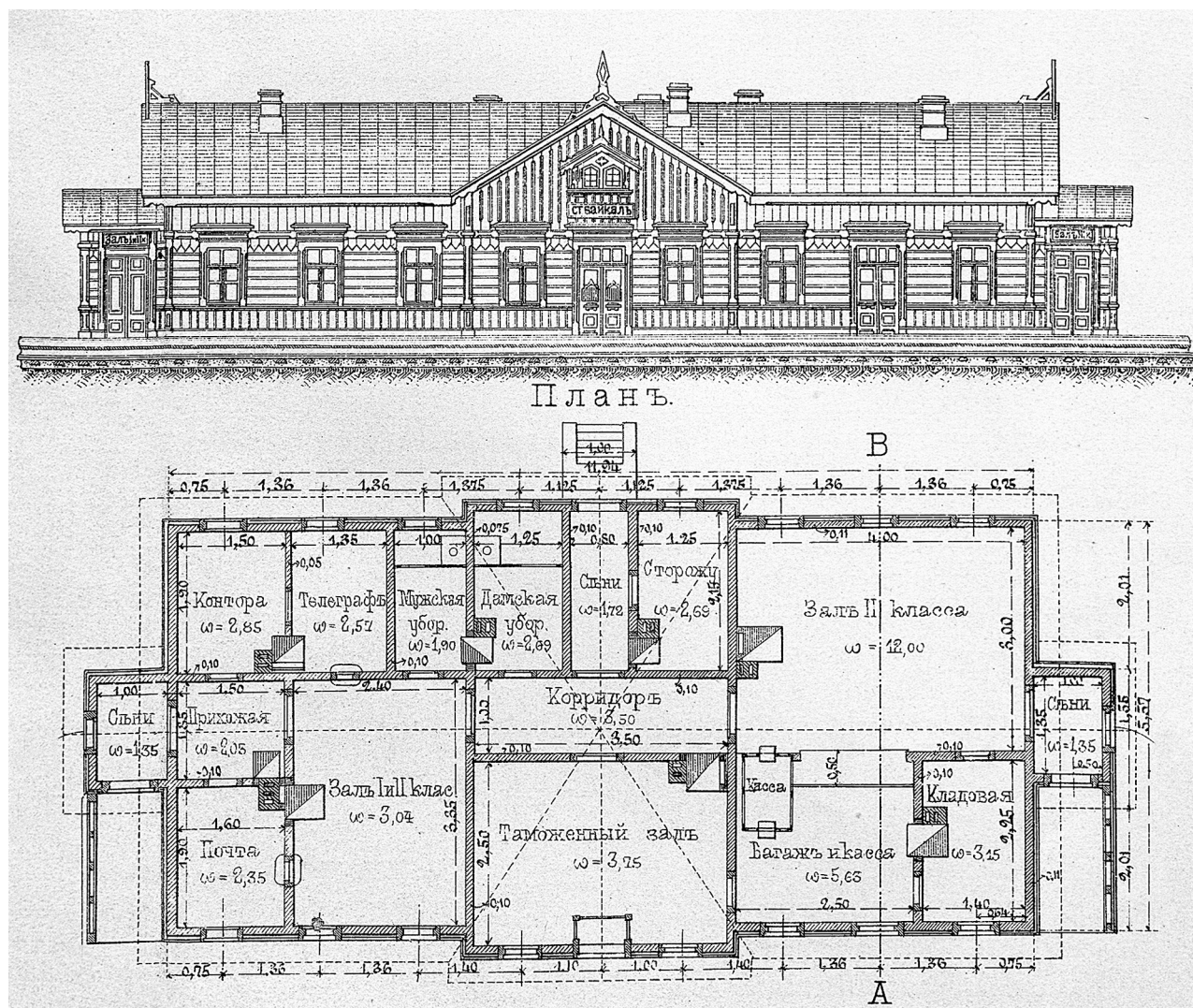


Рис. 6. Пассажирское здание конечной станции ИБЖВ Байкал V класса, 64 верста. Исполнительный чертёж Фасад со стороны пути. План. (Пассажирское здание конечной станции ИБЖВ Байкал V класса, 64 верста Исполнительный чертёж. Фасад со стороны пути. План // Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги... 1895–1901. СПб., 1902. Л. 58)

Fig. 6. Passenger building of the final station of the IBRW Baikalsk V class, 64th versta (Russian mile). Executive drawing. Facade on the side of the road. Plan. (Passenger building of the end station of IBRW Baikalsk V class, 64th versta (Russian miles). Executive drawing. Facade on the side of the road. Plan // Album of executive drawings for the construction of the Trans-Baikalsk Railway... 1895–1901. SPb., 1902. P. 58)

Пассажирских зданий возведено всего два, в Иркутске – кирпичный вокзал площадью 100,0 квадратных сажен (455,2 кв. м) и деревянное на станции Байкал (1899–1900), 63,07 кв. саж. (287,1 кв. м) (Пассажирское здание..., 1902. Л. 58)¹⁶.

¹⁶ Пассажирское здание конечной станции ИБЖВ Байкал V класса, 64 верста. Исполнительный чертёж. Фасад со стороны пути. План // Альбом исполнительных черте-

жей по постройке Забайкальской железной дороги... 1895–1901. СПб., 1902. Л. 58.

Passenger building of the end station of IBRW Baikalsk V class, 64th versta (Russian miles). Executive drawing. Facade on the side of the road. Plan // Album of executive drawings for the construction of the Trans-Baikalsk Railway... 1895–1901. SPb., 1902. P. 58.

обшито калёванной доской и окрашено масляною краской (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 5)¹⁷. Вокзал в Иркутске строился по типу Красноярского с одним изменением – для почтово-телеграфного ведомства его расширили, пристроив дополнительное помещение. Также были внесены какие-то изменения и в проект пассажирского здания конечной станции (Байкальская паромная железнодорожная переправа, 2000. С. 31). Одноэтажный каменный вокзал заложен 15 июня 1897 и в августе 1898 сдан «строительной комиссии». В 1906–1907 годы, ещё до прокладки второго пути ИБЖВ, рядом построено второе каменное здание, двухэтажное. В 1936-м между ними сделали соединительную вставку, также 2-этажную, тогда же надстроили здание первого вокзала.

В Михалёво обошлись без пассажирского здания, необходимые помещения для пассажиров и служащих разместили в жилом доме. «Службы при пассажирских зданиях, состоящие из отопляемого отхожего места, помойной ямы, пожарного сарая, ледника и погребов для керосина построены только на станции Иркутск» (План расположения путей..., 1902. Л. 93¹⁸; Отчёт с приложениями..., 1904. С. 4¹⁹). Дорога имела большое военное значение как на общероссийском (Ушаков, 1928; Гречищев, 2005; Овчаров, 2017), так и локальном уровне, поскольку под Михалёво располагались летние лагеря 7-й (Восточно-Сибирской) Сибирской

и 35-й Сибирской стрелковых дивизий, квартировавших в Иркутске в 1906–1914 гг. и 1920–1936 гг. соответственно (Солдатов, 1912; Потанин, 2017).

На всех станциях наладили водоснабжение, поставив три водоёмных двухъярусных здания с пристроенными к ним одноэтажными водоподъёмными зданиями. Одно каменно-деревянное – в Иркутске и по одному деревянному – на промежуточной и конечной станциях (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 5²⁰; Деревянное водоёмное... здание, 1902. Л. 68²¹). При организации новой станции Байкал, уже начальной на кругобайкальской линии, поставили раздельно два здания – водоподъёмное и водоёмное. Первое – капитальное из природного камня и кирпича с пристроенным к нему деревянным «домом машиниста», на 61 версте на берегу Ангары (сегодня 71 км 10 пк), сохранилось. Второе – деревянное, «будка над каменным водоёмным баком», ближе к вокзалу на 62 версте (72 км 6 пк), вырубив специально для него возвышенную полку в склоне мыса, утрачено.

Также в устье Ангары, под мысом Баранчук, поставили деревянное под железой крышей паровозное здание на одно стойло (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 5)²². Проектом развития путей на станции Байкал 1913 года планировалось переместить его на новое место, напротив пассажирского здания (РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 636. Л. 1. 1913), но в итоге не тронули.

На всех станциях устроены пассажирские платформы «низкого типа» общей длиной 98,6 по-

¹⁷ Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 5.

Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. P. 5.

¹⁸ План расположения путей и зданий на станции Иркутск III класса... // Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги... 1895–1901. СПб., 1902. Л. 93.

Plan the location of the tracks and buildings at the station of Irkutsk III class... // Album of executive drawings for the construction of the Trans-Baikal railway... 1895–1901. St. Petersburg, 1902. P. 93.

¹⁹ Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 4.

Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. P. 4.

²⁰ Там же. С. 5.

²¹ Деревянное водоёмное с баком на 4 куб. с водоподъёмным зданием. (На ст. Михалёво и ст. Байкал Иркутск-Байкальской ветви) // Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги... 1895–1901. СПб., 1902. Л. 68.

Wooden cistern with a tank of 4 m³ with a water-lifting construction. (At the Mikhalevo station and the Baikal station of the Irkutsk – Baikal line) // Album of the as-built drawings for the construction of the Trans-Baikal railway... 1895–1901. SPb., 1902. P. 68.

²² Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 5.

Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. P. 5.

гонных сажен (210,5 кв. м). В Иркутске также возвели крытую товарную платформу 70 кв. саж. (149,4 кв. м) и товарный сарай 50 кв. саж. (106,7 кв. м) (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 3)²³.

Кроме того, для нужд переправы на станции порт Байкал появились различные временные деревянные здания и сооружения: пристань для причала пароходов, жилые дома для пассажиров и грузчиков, наклонные спуски для грузов с пристани на озерный лёд, складские платформы для грузов (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 6)²⁴. Здесь же организовали таможенную, рядом с пассажирским зданием, в которое её позже, с 1905(?) года, и перевели(?). Первое пассажирское здание периода ИБЖВ на станции Байкал простояло до 1918 года. Тогда, в июле, во время Гражданской войны, оно было разрушено до основания мощным взрывом, который произошёл от обстрела при наступлении белых на станцию со стороны Иркутска – от прямого попадания сдетонировали груженные динамитом вагоны, находившиеся совсем рядом (Новиков, 2003. С. 37). Вместе с ним разрушило и паровозное здание.

При станциях было построено по типовым проектам всего четыре жилых дома общей площадью 201,45 квадратных сажен (917,0 кв. м), два – в Иркутске и по одному – в Михалёво и Байкале. Все деревянные, без капитальных фундаментов (на деревянных стульях), с дощатыми крышами. Дворы с обязательными... службами обнесены решетчатой оградой (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 4)²⁵. Камень применили лишь в фундаментах под кирпичными стенами – вокзала и водоёмно-подъёмного здания на станции Иркутск, как и в фундаментах печей, также им заполняли ряжи в основаниях Иркутского моста и пристани для ледокола на Байкале. Кирпич и известь закупались в Иркутске (Хобта, 2004. С. 32).

Землемерным планом зоны отчуждения ЗЖД 1912 года (План полосы отчуждения..., 1912)²⁶, то есть после прокладки второго пути, только в Иркутске, в восточной части Глазково, зафиксировано уже значительно больше жилых (и служебных) зданий периода строительства ИБЖВ. Примерно две трети из них – около 20 – располагалось на повороте железной дороги недалеко от Иркутского моста (сегодня это район улиц Джамбула и Фурманова, некоторые существуют и поныне). Остальные, всего 7–8, стояли непосредственно на станции Иркутск, четыре – напротив второго вокзала, в вырубленной для них в склоне Глазковской горы полке, сохранились, принадлежат ВСЖД, сегодня это улица Челнокова (современные № 1, 1-А, 4, 6, над подпорной стенкой). Другие – за прижелезнодорожным почтамтом, также в нагорной выемке (№ 28, 30, 32 и 34). До недавнего времени существовало крупное двухэтажное добротное и красивое каменное производственно-техническое здание начала XX столетия, сложенное из песчаника и кирпича, располагавшееся под рощей (дачей) Звездочка, зачем-то разобрано.

Для железнодорожных служащих – дорожных мастеров, старших рабочих и ремонтных артелей, линейной охраны – в первый строительный период были возведены путевые здания: 7 сторожевых домов площадью по 5,06 квадратных сажен каждый (23,03 кв. м); 4 полуказармы по 16,10 кв. саж. (73,29 кв. м); 4 казармы по 22,97 кв. саж. (103,87 кв. м). Итого линейных зданий построено общей площадью 191,70 кв. саж. (869,86 кв. м) (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 4)²⁷; Забайкальская железная

²³ Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 3. Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. P. 3.

²⁴ Там же. С. 6.

²⁵ Там же. С. 4.

²⁶ План полосы отчуждения под Забайкальскую железную дороги в районе земель города Иркутска составленный по данным съёмки 1912 года... Архив Управления архитектуры г. Иркутска. Л. 1.

The plan of the alienation the land for the Trans-Baikal Railway in the area of the lands of the city of Irkutsk drawn up according to the data of the 1912 survey... Archive of the Department of Architecture of the city of Irkutsk. P. 1.

²⁷ Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 4. Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. P. 4.

дорога, 1910. С. 177). В архивных документах есть расхождение, на «Продольных профилях» в Альбоме чертежей ЗЖД... и в ГАИО обозначено 5 сторожевых домов (Сжатый продольный профиль..., 1902. Л. 5²⁸; ГАИО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 147. Л. 3).

Все путевые постройки деревянные, без каменных фундаментов (ставились по-сельски на деревянные стулья (вертикально вкопанные брёвна) с «земляными завалинами»), под дощатыми крышами, снаружи обшиты доской и окрашены масляной краской, внутри пазы срубов замазаны глиной, стены побелены. Службы при них – чуланы, сараи и отхожие места – тоже деревянные, все дворы обнесены плетневыми или решётчатыми оградами. Всего на эти линейные постройки было израсходовано 47 тыс. 289,57 руб. (Отчёт с приложениями..., 1904. С. 4, 6)²⁹.

На землемерном плане 1912 года в самом начале ветки, на правом берегу Иркуты, обозначено два сторожевых дома, первый – периода 1-пути, у самого Иркутного моста, сохранился. Второй (мог быть полуказармой или казармой) – в удалении выше по склону за гужевой дорогой. Ещё один сторожевой дом стоял дальше, рядом с понтонным мостом через Ангару, и уже за вокзалом – «казарма со службами». Больше линейных построек дачи «Звёздочка» не показано, ни до вокзала, ни после (План расположения путей..., 1902. Л. 93)³⁰.

²⁸ Сжатый продольный профиль [ИБЖВ] // Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги... 1895–1901. СПб., 1902. Л. 5.
Compressed longitudinal profile [IBRW] // Album of as-built drawings for the construction of the Trans-Baikal railway... 1895–1901. SPb., 1902. P. 5.

²⁹ Отчёт с приложениями по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкалу. 1897–1901 гг. СПб., 1904. С. 4, 6.
Report with applications for the construction of a railway line from the city of Irkutsk to Lake Baikal. 1897–1901. SPb., 1904. P. 4, 6.

³⁰ План расположения путей и зданий на станции Иркутск III класса... // Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги... 1895–1901. СПб., 1902. Л. 93.
Plan the location of the tracks and buildings at the station of Irkutsk III class... // Album of executive drawings for the construction of the Trans-Baikal railway... 1895–1901. St. Petersburg, 1902. P. 93.

Во время прокладки второго пути в 1908–1912 годах под линейные постройки, как и под жилые дома, могли подвести ленточные фундаменты из тёсаных блоков местного природного камня – песчаника.

Затопленная трасса

В результате завершения в июле 1956 года грандиозной послевоенной стройки – Иркутской ГЭС, после её пуска, полноводная, быстротечная красавица Ангара на участке от плотины в Иркутске до своего истока из Священного моря превратилась в утилитарное водохранилище. В связи с чем, участок железной дороги, построенный в конце 1890-х – начале XX века на левом её берегу, скрылся под водами этого самого «ВДХр» (так величественная, оваянная легендами река теперь неблагозвучно, по нашему мнению, обозначается на официальных картах) (рис. 7). К этому времени, в середине прошлого столетия был построен новый перевальный участок Транссиба по Олхинскому плоскогорью (Иркутск – Андриановская – Слюдянка-2), на который и было переключено все транзитное движение (Асеева, Хобта, 2014).

Незатопленными остались два отрезка Иркутск-Байкальской ветки – начальный, с иркутской стороны, и конечный, в истоке Ангары, вместе 13–14 км, то есть не более 20 % изначальной линии. Первый отрезок расположен в городской черте столицы Приангарья протяжённостью примерно девять километров между рекой Иркут и плотиной ГЭС. Второй четырёх-пятикилометровый отрезок начинается на 68 км от Иркутска и стыкуется со станцией Байкал КБЖД, доходя до станционного тупика на повороте в подножье мыса Баранчук на 10 пикете 71 км. Это трагическое для утопленной железнодорожной ветви событие круто повлияло и на судьбу Западного участка Кругобайкальской дороги – с того времени он до реки Култук превращен в тупиковый, выведен из магистрального сообщения.

По нашим данным, в 1960–1970-е в правительственных кругах вновь обсуждался вариант прокладки рельсового пути от Иркутска по левому берегу Ангары до станции Байкал с целью исклю-



Рис. 7. Иркутск-Байкальская ветка. Путь по берегу Ангары на 58 версте. Фото конца 1890-х из альбома «Забайкальская железная дорога» (Забайкальская железная дорога. 1895–1900 гг. Альбом фото. Чита, 1900. 131 л. Л. 8)

Fig. 7. Irkutsk-Baikal line. The path along the banks of the Angara River at 58th versta (Russian mile). Photos of the late 1890s from the album "Trans-Baikal Railway" (Trans-Baikal Railway. 1895–1900. Photo album. Chita, 1900. 131 p. P. 8)

чения перевального Олхинского участка с затяжными и предельными, а поэтому проблемными уклонами, и обеспечения железнодорожного движения опять по берегу озера. Тем самым планировалось продублировать затопленную ветку, вырубив новую полку полотна в горных склонах выше. Другими словами, рассматривался вопрос о превращении Кругобайкальской дороги на всём протяжении вновь в транзитный участок Транссиба. Это бы повлекло неизбежную глобальную модернизацию участка КБЖД Байкал – Култук с переустройством его на электрическую тягу, с выполнением большого объёма работ, а значит, появились бы новые протяжённые бетонные защитные галереи, подпорные стенки и прочее.

Осуществление задуманного привело бы к значительному изменению первоначального, ценного облика Старой дороги, практически к её уничтожению как памятника истории и инженерного искусства, заповедного места, и исключило бы возможность в дальнейшем туристического ис-

пользования и организации здесь природно-культурного музея-заповедника «Кругобайкальская железная дорога». И сегодня не стоял бы вопрос об объявлении этого уникального инженерно-ландшафтного ансамбля объектом Всемирного наследия.

Современное состояние

Незатопленный фрагмент с иркутской стороны бывшей железнодорожной байкальской ветки можно условно разделить на три отрезка. Первый – два с лишним начальных километра от моста через Иркут до Иркутского вокзала, которые полностью реконструированы, в настоящее время это современная магистральная часть ВСЖД. Следующие два отрезка до плотины Иркутской ГЭС – тупиковый фрагмент. Второй отрезок – от вокзала до разветвления дороги на две колеи между ручьями Малая и Большая Кузьмиха. В настоящее время, как и было на рубеже прошлых веков, это действующая заброшенная (резервная?) одноколейка, нечётный

путь, со стороны реки, на чётном пути рельсы и мостовые металлические пролётные строения сняты. С начала, до поворота в Мельниково, историческая дорога идёт рядом с действующим Транссибом, после чего они расходятся, магистраль уходит к Олхинскому плато, а старая ветка продолжает тянуться вдоль берега Ангары параллельно улицам Старо-Кузьмихинская и Овражная. Третий отрезок – после развилки, здесь старый путь разобран, полотно лежит в подножье Кузьмихинской террасы, примыкая к ней. Вторая, новая однопутная дорога периода строительства гидроэлектростанции в 1950-е, проходит по Тёплым озёрам и ведёт на заводские, промышленные площадки.

Таким образом, со стороны плотины до ручья Б. Кузьмиха старая ветка практически не существует. Поэтому на сегодня можно говорить о сохранившемся действующем, но практически неиспользуемом, фрагменте ИБЖВ лишь в пределах не более 5–5,5 км – от Иркутского вокзала до развилки путей между кузьмихинскими ручьями. Состояние насыпи и искусственных сооружений в целом можно назвать удовлетворительным.

Здесь существуют малые водопропускные сооружения: шесть однопролётных мостов на каменных устоях с пролетом 2,0, 3,0, 4,0 и 8,0 сажени, пересекающие ручьи Звёздочка, Титово, Малая и Большая Кузьмиха, другие. И одна каменная труба с пролетом 0,5 сажени через безымянный ручей сразу за новым Ангарским («Академическим») автомобильным мостом. Мостовые устои и труба выполнены из местного песчаника, большая часть металлических ферм начала XX столетия сохранилась (Чертилов, 2005. Л. 1–3)³¹.

На незатопленном отрезке 68–72 км бывшей ветки Иркутск – Байкал в истоке Ангары сохранилась полка железнодорожного полотна с разобранными в 1950-е годы путями, которая с тех пор

используется местными жителями как тупиковая поселковая дорога, ведущая к сенокосам. Водопропускных сооружений, установленных в 1890-е годы – начале XX века через ручьи и лога, незатопленными существует всего 10: восемь односаженных мостов (крайний № 88, рядом со станционным тупиком засыпан вровень с полотном) и два целиком каменных объекта – труба с пролетом 0,5 сажени и лоток с пролетом 0,2 (0,25?) саж. (0,43 м, также засыпан). Металлические пролёты мостов сняты, но устои, облицованные тесаным природным камнем, или остовы от них, сохранились. Ближайший от озера в сторону Иркутска более крупный мост (4,0 саж. = 8,54 м) расположен в затопленной зоне, на 5 пикете 66 км (Чертилов, 2002. Л. 1–6)³².

В посёлке Байкал на полотне внизу пади Дёмина, кроме каменного водоподъёмного здания на берегу Ангары, с нагорной стороны сохранилось четыре жилых постройки периода строительства ИБЖВ, сегодня это улица, по понятной причине, названа «Ангарская». Одна из них – типовая полуказарма первого пути, современный номер «7». Другие – рядом поставленные, похоже, не по железнодорожным проектам, имеют № 5, 9 и 9-А (рис. 8).

Рекомендации

1. На настоящий момент из всего бывшего комплекса незатопленного отрезка с иркутской стороны железнодорожной ветки Иркутск – Байкал – памятником истории и культуры – является только Иркутский вокзал (федерального значения). Железнодорожные дома и водопропускные сооружения (малые металлические мосты (шесть) и каменная труба) периода строительства ветки конца

³¹ Чертилов А.К. Материалы натурного обследования, выполненного в феврале 2005 на участке от станции Иркутск-Пассажирский до плотины Иркутской ГЭС. Пеший маршрут. Архив автора. 4 л.
Chertilov A.K. Materials of the field survey carried out in February 2005 at the site from the station Irkutsk-Passenger to the dam of the Irkutsk Hydroelectric Power Station. Walking route. Archive of author. 4 p.

³² Чертилов А.К. Схема натурного обследования КБЖД. Исток реки Ангара – устье реки Култук. М 1:2000. (Материалы к Историко-архитектурному опорному плану, дежурный план). Ч.1: 66–115 км. – 1988–2018; исток Ангары – обследование 2002 г. Архив автора. Л. 1–6.
Chertilov A.K. Scheme of field survey of the Circum-Baikal railway. The source of the Angara River – the mouth of the Kultuk River. M 1: 2000. (Materials to the Historical and Architectural Basic Plan, Duty Plan). Part 1: 66–115 km. – 1988–2018; Angara source – 2002 survey. Author's archive. P. 1–6.

1890-х – начала XX столетия, расположенные на территории Свердловского района в Иркутске, не числятся в списках объектов культурного наследия, хотя историческая, инженерная, архитектурная ценность их очевидна. Поэтому необходимо выполнить, как положено по закону, историко-культурную экспертизу этих объектов для внесения их в Государственный реестр памятников истории и культуры регионального значения.

2. Сам фрагмент старой заброшенной ветки от вокзала станции Иркутск-Пассажирский до Кузьминских падей, на наш взгляд, можно опять превратить в действующую железную дорогу, но уже не промышленного, а рекреационного характера. Стоит её реконструировать, пустив по ней ретропоезд, превратив в местную популярную достопримечательность – экскурсионную тупиковую ветку до тех самых Тёплых озёр, любимого иркутянами места отдыха. Эту идею высказывали уже не единожды. Как вариант, после реанимирования

«новой-старой» дороги, хорошо было бы передать её в эксплуатацию Детской Восточно-Сибирской железной дороге. Для этого потребуются возвести давно задуманный и очень нужный, особенно для молодёжи, пешеходно-велосипедный мост через Ангару с острова Юность, но уже, также и железно-дорожный.

3. Конечный фрагмент ветки от Иркутска до Байкала в устье Ангары является неотъемлемой составной частью памятника федерального значения «Кругобайкальская железная дорога». Её жилые и служебные постройки, расположенные на 72 км (64 строительной версте) внизу пади Дёмина на полотне дороги и появившиеся ещё до сооружения КБЖД, при строительстве новой, начальной станции Байкал, вошли в состав этого станционного комплекса. Постройки, вместе с дачной застройкой в этой пади и в соседней Молчанова, территориально и административно относятся к посёлку Байкал. При проектировании реконструкции и разви-



Рис. 8. Общий вид станции Байкал – Иркутск-Байкальской ветки и ледокольной пристани. Фото конца 1890-х из альбома «Забайкальская железная дорога» (Забайкальская железная дорога. 1895–1900 гг. Альбом фото. Чита, 1900. 131 л. Л. 10)

Fig. 8. General view of the station of Baikal – Irkutsk-Baikal line and icebreaking pier. Photos of the late 1890s from the album “Trans-Baikal Railway” (Trans-Baikal Railway. 1895–1900. Photo album. Chita, 1900. 131 p. L. 10)

тия посёлка необходимо предусмотреть сохранение следующих зданий в устьевой части пади Дёмина на улице Ангарская, учитывая их историко-архитектурную ценность и охранный статус как объектов культурного наследия: жилые дома ИБЖВ № 7, 9, 9-а и водоподъёмное здание первого пути КБЖД, № 9-б.

Кроме этого, в пади Молчанова на улице Первомайская есть как минимум два примечательных объекта: 1. Двойной сторожевой дом 2-го пути КБЖД, № 17 (перенесён с 95 или 99 км в 1970-е, в настоящее время пансионат «Надежда») и № 19 (жилой дом С. Патолицина постройки 1925 года), об этом доме стоит сказать особо. Он выявлен нами в ходе обследования застройки посёлка в 2002

Библиографический список

Асеева А.С., Хобта А.В. Проектно-изыскательские работы по новому направлению железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка в 1938–1940 гг. // Известия Лаборатории древних технологий, 2014. № 1 (10). С. 100–107.

Байкальская паромная железнодорожная переправа: К 100-летию строительства и эксплуатации / В.Г. Третьяков и др. Иркутск, 2000. 335 с.

Бушин А.В., Васянович В.И., Игумнов Б.А. Памятники инженерного искусства // Железнодорожный транспорт, 1991. № 5. С. 69–74.

Восточно-Сибирская электрическая. К 75-летию железной дороги / В.Т. Агалаков и др. Иркутск, 1972. 351 с.

Гречищев Е.К. Кругобайкальская железная дорога в сполохах войны. Новосибирск, 2005. 69 с.

Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI век / Третьяков В.Г. и др. Иркутск, 2001. Т. 1. 1837–1941 гг. 416 с.

Забайкальская железная дорога. Иркутск, 1910. 518 с.

Колмаков Ю.П. Иркутская летопись 1661–1940 гг. Иркутск, 2003. 848 с.

Медведев С.И., Куренков В.В. Иркутск на иллюстрированных открытых письмах 1898–1920. Историко-библиографический альбом-каталог. Иркутск, 2016. 688 с.

Новиков П.А. Боевые действия на южном берегу Байкала (июль – август 1918 г.) // Земля Иркутская, 2003. № 2–3 (22–23). С. 36–41.

Овчаров В.В. Очерки по истории военных сообщений Приенисейской Сибири. Красноярск, 2017. 338 с.

году. Со слов местного жителя, хозяина дома на тот момент, А.П. Тютикова, и иркутского писателя Г.И. Пакулова, ближайшего друга всемирно известного драматурга А.В. Вампилова, в нём последний отдыхал и создавал свои литературные произведения. Здесь бывал в гостях также советский, русский писатель В.Г. Распутин, другие известные представители творческой интеллигенции. Со слов Г.И. Пакулова, именно в этот дом они с А.В. Вампиловым 17 августа 1972 возвращались на моторной лодке из Листвянки, когда произошла трагедия – лодка налетела у мыса Рогатка на топляк, перевернулась, в результате чего драматург погиб. При более детальном обследовании возможны другие выявления исторически ценных объектов.

References

Aseeva A.S., Khobta A.V. 2014. Design and exploration work on the new direction of the railway line Irkutsk – Slyudyanka in 1938–1940. *Izvestiya Laboratorii drevnikh tekhnologii* [Journal of the Laboratory of Ancient Technologies]. No. 1 (10). Pp. 100–107. (In Russ.)

Tret'yakov V.G. 2000. Baikal ferry railway crossing: To the 100th anniversary of construction and operation. Irkutsk. 335 p. (In Russ.)

Bushin A.V., Vasyanovich V.I., Igumnov B.A. 1991. Sites of engineering art. *Zheleznodorozhnyi transport* [Railway Transportation]. No. 5. Pp. 69–74. (In Russ.)

Agalakov V.T. 1972. East Siberian Electric. To the 75th anniversary of the railway. Irkutsk. 351 p. (In Russ.)

Grechishchev E.K. 2005. Circum-Baikal Railway in the Sparks of War. Novosibirsk. 69 p. (In Russ.)

Tret'yakov V.G. 2001. Railway transport in Eastern Siberia from XIX to XXI century. Irkutsk. Vol. 1. 1837–1941. 416 p. (In Russ.)

1910. Trans-Baikal Railway. Irkutsk. 518 p. (In Russ.)

Kolmakov Yu.P. 2003. Irkutsk Chronicle 1661–1940. Irkutsk. 848 p. (In Russ.)

Medvedev S.I., Kurenkov V.V. 2016. Irkutsk on illustrated post cards, 1898–1920. *Istoriko-bibliograficheskii al'bom-katalog* [Historical bibliographic album catalog]. Irkutsk. 688 p. (In Russ.)

Novikov P.A. 2003. The fighting on the southern shore of Lake Baikal (July – August 1918). *Zemlya Irkutskaya* [Irkutsk Land]. No. 2–3 (22–23). Pp. 36–41. (In Russ.)

Ovcharov V.V. 2017. Essays on the history of military communications in Yenisei Siberia. Krasnoyarsk. 338 p. (In Russ.)

Потанин Д.А. Михалевские лагерные сборы 7-й Восточно-Сибирской стрелковой дивизии в мае 1910 г. // Известия Лаборатории древних технологий, 2017. Т. 13. № 3. С. 99–108.

Саблер С.В., Сосновский М.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем: К десятилетию Комитета Сибирской железной дороги (1893–1903). Исторический очерк. Санкт-Петербург: Гос. тип., 1903. [2], VIII, II, 451, [12] с.

Солдатов В. Железнодорожные поселки по Забайкальской линии. Статистическое описание и материалы по переписи 1910 г. Труды Амурской экспедиции. СПб., 1912. Вып. 2. Т. 5. Ч. 2. 380 с.

Третьяков В.Г., Хобта А.В. Из истории подготовительных работ при сооружении Транссибирской магистрали // Культура. Наука. Образование. 2017а. № 2 (43). С. 122–144.

Третьяков В.Г., Хобта А.В. Из истории организации строительных работ при сооружении Транссибирской магистрали // Культура. Наука. Образование. 2017б. № 3 (44). С. 26–50.

Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к Мировой войне. М.-Л.: Гос. изд-во. Отдел воен. лит-ры, 1928. 200 с.

Хобта А.В., Гордиенко Т.Н. Александр Николаевич Пушечников (1850–1916): К столетию окончания строительства Транссиба. – 2-е изд., доп. и перераб. Иркутск: ВСНТИБ, 2016. 84 с.

Хобта А.В. Дорога длиною в век: Альбом-путеводитель по Кругобайкальской железной дороге. Иркутск, 2004. 251 с.

Хобта А.В., Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога. 1920–1930-е гг. Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. 120 с.

Хобта А.В. Мост через Иркут // Земля Иркутская. 2006. № 1 (29). С. 66–71.

Хобта А.В., Третьяков В.Г. История Кругобайкальской железной дороги 1905–2005 (К 100-летию сдачи КБЖД в постоянную эксплуатацию). Иркутск: Издатель А.Н. Гарашченко, 2005. 240 с.

Сведения об авторе

Чертилов Алексей Константинович,
архитектор, доцент кафедры истории архитектуры и основ проектирования,
Иркутский национальный исследовательский технический университет,
Россия, 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83,
e-mail: chertilov_ak@mail.ru

Potaniin D.A. 2017. Mikhalev camps of the 7th East-Siberian rifle division in May 1910. *Izvestiya Laboratorii drevnikh tekhnologii* [Journal of the Laboratory of Ancient Technologies]. Vol. 13. No. 3. Pp. 99–108. (In Russ.)

Sabler S.V., Sosnovskii M.V. 1903. Siberian Railway in its past and present: To the tenth anniversary of the Siberian Railway Committee (1893–1903). Historical essay. St. Petersburg: Gos. tip. Publ. [2], VIII, II, 451, [12] p. (In Russ.)

Soldatov V. 1912. Railway settlements along the Transbaikal line. Statistical description and materials of the 1910 census. *Trudy Amurskoi ekspeditsii* [Proceedings of the Amur Expedition]. St. Petersburg. Iss. 2. Vol. 5. Pt. 2. 380 p. (In Russ.)

Tret'yakov V.G., Khobta A.V. 2017a. From the history of the preparatory work at the construction of the Trans-Siberian Railway. *Kul'tura. Nauka. Obrazovaniya* [Culture. Science. Education]. No. 2 (43). Pp. 122–144. (In Russ.)

Tret'yakov V.G., Khobta A.V. 2017b. On the history of the organization of construction work at the construction of the Trans-Siberian Railway. *Kul'tura. Nauka. Obrazovaniya* [Culture. Science. Education]. No. 3 (44). Pp. 26–50. (In Russ.)

Ushakov K. 1928. Preparation of military communications of Russia for the World War. Moscow-Leningrad: Gos. izd-vo Publ. Otdel voennoi literatury. 200 p. (In Russ.)

Khobta A.V., Gordienko T.N. 2016. Alexander Nikolaevich Pushechnikov (1850–1916): Towards the centenary of the end of the construction of the Trans-Siberian Railway. Irkutsk: VSTsNTIB Publ. 84 p. (In Russ.)

Khobta A.V. 2004. The road to the century: Guidebook album on the Circum-Baikal Railway. Irkutsk. 251 p. (In Russ.)

Khobta A.V., Nikiforova N.V. 2017. Trans-Baikal Railway. 1920–1930s. Tver': Tverskaya fabrika pechati Publ. 120 p. (In Russ.)

Khobta A.V. 2006. Bridge across Irkut River. *Zemlya Irkutskaya* [Irkutsk Land]. No. 1 (29). Pp. 66–71. (In Russ.)

Khobta A.V., Tret'yakov V.G. 2005. History of the Circum-Baikal Railway 1905–2005 (To the 100th anniversary of the commissioning of the Circum-Baikal Railway in permanent operation). Irkutsk: Izdatel' A.N. Garashchenko Publ. 240 p. (In Russ.)

Information about the author

Aleksei K. Chertilov,
Architect, Associate Professor, Department of History of Architecture and Design Basics,
Irkutsk National Researching Technical University,
83 Lermontov Str., Irkutsk 664074, Russian Federation,
e-mail: chertilov_ak@mail.ru

Критерии авторства

А.К. Чертилов выполнил научно-исследовательскую работу, на основании изученных архивных и библиографических источников, их анализа, сделал обобщение, подготовил рукопись к печати, подобрал исторические фотоиллюстрации с аннотациями. Имеет на статью авторские права и несёт полную ответственность за её оригинальность.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Attribution criteria

Chertilov A.K. made the research work based on the studied archival and bibliographic sources, their analysis, made a synthesis, prepared manuscript for publishing, picked up historical photos with annotations. Author has copyright to the article and is solely responsible for its originality.

Conflict of interest

The author declares no conflict of interest.