

Деревянная архитектура заповедной, Кругобайкальской



текст
Алексей Чертилов

фото
Алексей Чертилов

В продолжение темы о природно-культурном феномене – Кругобайкальской железной дороге, к 100-летию ее создания (см. «ПБ» № 2/2004, с. 16-19)

Побережье Байкала-моря между истоком Ангары и Култукской долиной до прокладки здесь Кругобайкальского (западного) участка Транссибирской магистрали не было совсем уж «диким», как это освещалось в те годы в печати, неосвоенным. Здесь в долинах рек, распадках существовали крестьянские заимки, сенокосы, рыбацкие станы, зимовья, которые пришлось выкупать у владельцев за счет государственной казны. А в устье реки Половинной, на правом ее берегу, находился, ни много ни мало, таможенный пост. Другими словами, к началу прошлого столетия, до того как сюда пришли изыскатели и строители-железнодорожники, эти места уже были востребованы сибиряками, но были тихими, промысловыми. Кроме того, выйдя к озеру, Великий сибирский путь прошел рядом с древним селением Култук.

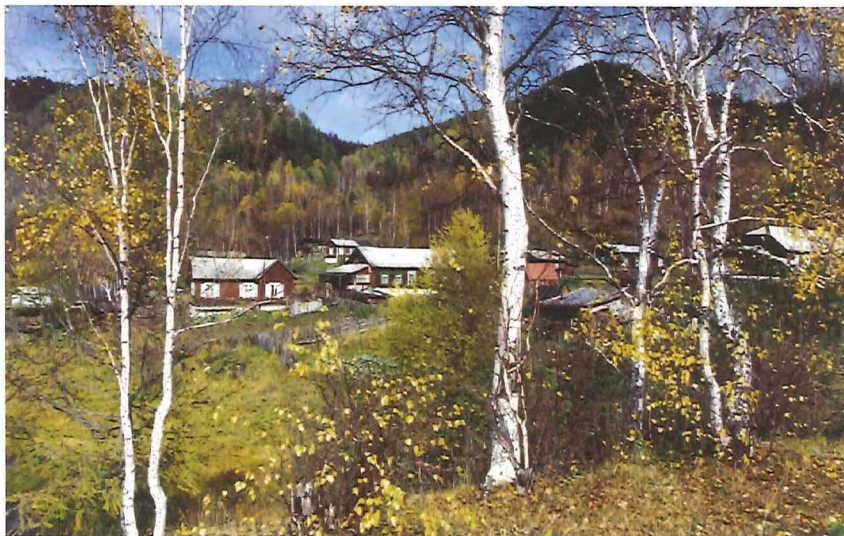
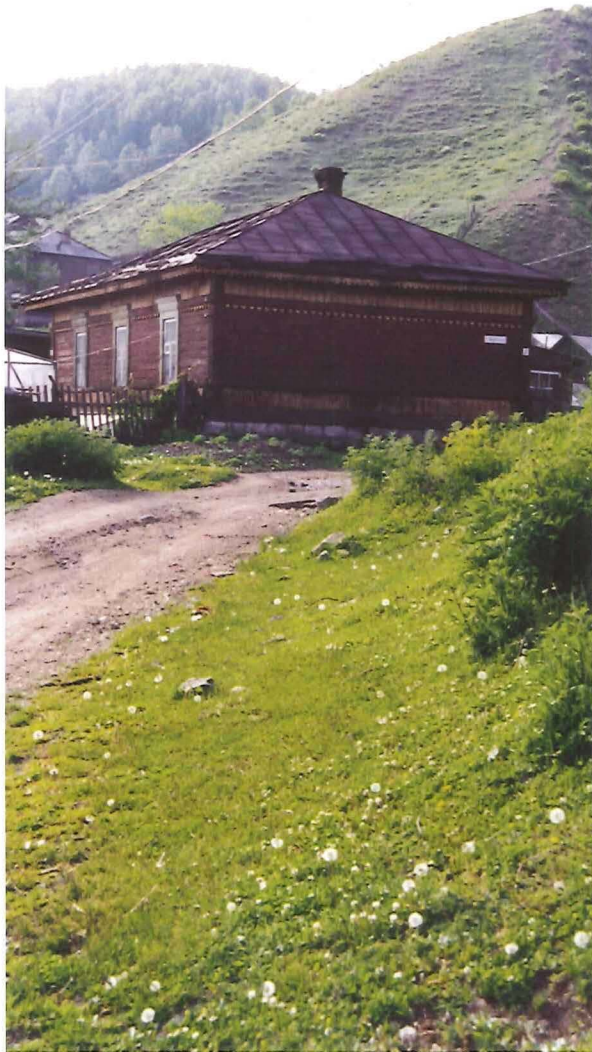
Деревенский и таежный характер прибайкальских сибирских построек не повлиял на стилистику и облик строящейся дороги, так как ее проектирование велось комплексно столичными инженерами сначала в Санкт-Петербурге и Иркутске, позже – непосредственно на строящейся дороге, в поселках Маритуе и Байкал, где были организованы специальные проектные конторы. Поэтому Кругобайкальская же-

лезная дорога (КБЖД) является образцом европейской строительной культуры, с выработанным царским Министерством путей сообщения своим, ведомственным стилем, т.н. «стиль-МПС». Единственное, что «позаимствовано» из сибирского опыта – это технология деревянного, притом городского домостроения. Рубка стен из круглого леса, вязка углов «в лапу» (без остатка), обшивка срубов тесом, строгое декоративное оформление фасадов – все это атрибуты архитектурных построек Кругобайкальского и других участков Транссиба.

Природно-культурный ансамбль заповедной дороги составляют естественные ландшафты, «вылепленные» за миллиарды лет самой Природой, и искусственные объекты, инженерно-архитектурные комплексы, созданные человеком всего-навсего сто лет назад. В инженерно-архитектурный комплекс дороги входят две группы разнообразных и многочисленных рукотворных объектов – инженерные сооружения и архитектурные постройки. Первые призваны обеспечить железнодорожное движение, то есть несут главную функциональную нагрузку. Вторые предназначены для обслуживания этих технических объектов и поездов, то есть находятся, точнее, находились полвека назад, до того, как западный участок КБЖД стал тупиковым, выведен из магистрального движения, в прямой зависимости от первых. В

свою очередь, архитектурное семейство Кругобайкальской дороги представлено: а) остановочными пунктами (ОП) – станциями и блокпостами (б/п), изначально разъездами; б) прижелезнодорожными жилыми поселками, как правило, при ОП и в) отдельными путевыми (линейными) постройками.

тербурге. Основные чертежи, схемы были опубликованы в 1907 и 1915 годах в двух крупноформатных альбомах(1). Благодаря этому, сегодня можно не только судить о масштабах стройки «одного из транспортных чудес света XX века» и профессионализме создателей этого «чуда», но и применять



ми, расположенными между ОП.

Остановочные пункты, путевые постройки, почти все поселки появились, как и весь ансамбль КБЖД, за два строительных периода – в 1902-1905 и 1911-1915 годы. Устанавливали гражданские постройки быстро, за считанные месяцы. В подавляющем большинстве, станционные, служебные, производственные здания, жилые дома, временные бараки, линейные постройки и надворные службы при них возводились по типовым или, в отдельных случаях, по специальным (индивидуальным) проектам. Основным строительным материалом для большинства построек стало дерево – самое доступное, относительно недорогое в наших краях и, что особенно важно, абсолютно комфортное для проживания в условиях сурового сибирского климата.

Проектная документация разрабатывалась с учетом опыта строительства других участков Транссиба и условий прокладки КБЖД в предгорно-прибрежной местности. Пропорции зданий, декоративное оформление фасадов можно назвать безупречными. Хотя на чертежах нет подписей архитекторов, авторами всех проектов архитектурных построек являются инженеры путей сообщения (или гражданские). Проектные материалы на постройки Кругобайкальской дороги хранятся в архивах, наиболее полной коллекцией обладает Российский государственный исторический архив (РГИА) в Санкт-Пе-

тербурге. Основные чертежи, схемы были опубликованы в 1907 и 1915 годах в двух крупноформатных альбомах(1). Благодаря этому, сегодня можно не только судить о масштабах стройки «одного из транспортных чудес света XX века» и профессионализме создателей этого «чуда», но и применять

старые чертежи на практике для восстановления утраченных объектов и исторического облика Старой дороги. Строительство инженерных объектов – производство скальной выемки, отсыпка ж/дорожного полотна, сооружение тоннелей, мостов, подпорных стенок – вели практически одновременно и сразу на всем протяжении участка, разбитого на небольшие строительные фрагменты, дистанции. Гражданские постройки(2) в основной массе устанавливали с небольшим отставанием от инженерных сооружений, в 1903-1904 году, когда уже во многом было отсыпано полотно. Но даже при этом работы приходилось вести параллельно по всем объектам. Поэтому многие здания сначала ставились без фундаментов и на временных местах, потом, по мере готовности постоянной площадки, переносились (передвигались).

Согласно техническим условиям на постройку «гражданских сооружений» первого пути Кругобайкальской дороги(3), пассажирские здания III, IV и V классов и жилые дома ставились «...деревянные на каменных фундаментах и цоколях, крытые железом, с наружной обшивкой и окраской и внутренней оштукатуркой стен и потолков; полы двойные на балках, окрашенные». Линейные постройки (казармы, полуказармы, сторожевые дома) делались несколько проще – «...деревянные, на сплошных каменных фундаментах, кры-

Типовая путевая постройка – полуказарма 1-го пути в пади М. Барянички (поселок Байкал). 74 км

Пассажирское здание с. Маритуй. Резной козырек ждет возвращения хозяина – станционного колокола

Прижелезнодорожный поселок в долине реки Половинной. 110 км



тые железом, с наружной обшивкой и окраской; полы одиночные на лагах, неокрашенные, потолки простильные польские, окна – столярной работы, двери – плотничной...». Временные бараки, а также иногда и линейные, жилые здания ставились на деревянные стулья из обожженной и осмоленной лиственницы, с устройством «завалин».

Стены рубились в основном из самого распространенного в Сибири строительного дерева – сосны, нижние венцы – из лиственницы. После неизбежной усадки сруба, через год, стены основательно конопатились. Снаружи здания обшивались тесом (калевой доской) и оформлялись наличниками, декоративными пилястрами, тягами (профилированными поясками), кронштейнами. Деревянная обшивка и металлическая кровля покрывались предохраняющими от атмосферного воздействия олифой и масляными красками на натуральной основе. Цветовое решение фасадов было единым для Транссиба: плоскости стен – темный сурик, наличники окон, декоративные детали – сочная охра. Во второй период зашивались вертикальной доской только углы и широкая карнизная часть стен, бревенчатые же срубы оставались открытыми, не красились, также как и «польские» потолки (4). Внутренние поверхности стен либо штукатурились известковым раствором, либо обмазывались глиной. Оштукатуренные потолки и печи окрашивались мелом на клею, а стены – известковыми, клеевыми, масляными красками или клеивались обоями.

Все станционные, жилые, линейные здания имели «дворовое место», на котором располагались обязательные хозяйственные строения (надворные службы), необходимые для работы и жизни железнодорожников в местных условиях: сараи и кладовые, коровники и скотники, в том числе, с сеновалами во втором уровне, ледники, отхожие места, помойные ямы. Дворы ограждались «...решетчатыми деревян-

ными заборами или плетневыми изгородями, с ...воротами и калитками, с железными при них приборами» (жиковины, засовы и пр.). Бани ставились общие на группу зданий или одна на поселок.

Лишь отдельные здания на станциях выложены из местного природного камня в комбинации с кирпичом: мастерские, депо и некоторые другие производственные. И как бы в противовес всем деревянным постройкам Кругобайкалки, на главной, самой крупной станции – Слюдянке – было поставлено каменное монументальное пассажирское здание, облицованное знаменитым слюдянским мрамором «белаго и розоватаго цвета».

Два строительных периода отразились на общем облике ансамбля КБЖД, здесь хорошо прослеживается мода на архитектуру того времени. Если первый период известен своей аскетичностью, здания выполнены в т.н. «классицистическом» стиле и схожи с объектами других участков Транссиба, то второй период отличается большей выразительностью построек. Это связано с влиянием утвердившегося и популярного в то время в Европе и России стиля модерн. Не минуло увлечение этим модным художественным течением и создателей Кругобайкалки – все без исключения здания второго пути (и станционные, и жилые, и путевые) имеют объемное решение, декоративное оформление как фасадов, так и интерьеров, характерные для Art Nouveau.

Тогда же, наряду с типовыми проектами, больше чем в первый период, применялись индивидуальные. На западном участке дороги по ним были построены здания блокпоста Лиственичного, пассажирское на станции Шарыжалгай, жилые дома (по одному) в поселках при станциях Хвойной, Маритуй и Слюдянке, железнодорожное училище в Маритуйе и ряд других. Они существенно разнообразили комплексы ОП и поселков, являлись их архитектурно-композиционными

Здание железнодорожного училища в Маритуйе.
Фрагмент главного фасада.
Уничтожено в 1990-х

акцентами. По типовому проекту в модерне, но применительно единственный раз (а потому не имеющему аналогов), было исполнено здание б/п Пономаревка (5), сложное в плане и объеме, с выступающей частью основного служебного помещения со стороны путей в виде полувосьмигранника.

В итоге, на западном участке КБЖД за оба периода освоения в начале прошлого столетия появилось порядка 250 капитальных (отапливаемых) архитектурных построек – станционных, служебных, производственных, жилых и линейных. В среднем на километр пути их приходилось по три, а с учетом жизненно необходимых многочисленных надворных служб, в несколько раз больше – до одной тысячи.

Дерево всегда было и остается в Сибири универсальным, во многом незаменимым строительным материалом, из него строили и будут строить всевозможные объекты. На Кругобайкальской дороге дерево, даже в большем объеме, нежели в гражданских постройках, применяли в качестве строительных крепей, лесов при пробивке тоннелей и возведении мостов, виадуков, опорных стенок. Некоторые пролеты малых мостов (правда, короткое время, до замены на металлические) также выполнялись из дерева. Деревянными были шпалы и железнодорожные платформы, телеграфные, верстовые, пикетные столбы и многое другое.

Остановочные пункты

К началу строительства Кругобайкальской дороги, у истока Ангары уже существовала станция Байкал, являвшаяся конечным пунктом ветки Иркутск–Байкал Забайкальской железной дороги. Отсюда в 1900–1905 годы обеспечивалась паромная и ледовая переправа железнодорожных составов, грузов и пассажиров через озеро. После передвижки и реконструкции эта станция стала начальной на кругобайкальской линии.

В первый период освоения на западной части дороги, кроме названной станции, было организовано 11 остановочных пунктов. Из них четыре станции – Хвойная, Маритуй (примерно посередине этого отрезка), Шарыжалгай и Слюдянка. Остальные – разъезды, которые устраивались между станциями в качестве дополнительных, не предусмотренных проектом на постройку КБЖД, в 1905 г., в срочном порядке, для увеличения пропускной способности дороги с 7 до 15 пар поездов в сутки с целью обеспечения переброски войск и воинских грузов к «театру военных действий с Японией». Шесть разъездов были постоянными (Лиственичный, Толстый, Пономаревка, Бакланий, Хабартуй и Култук (последний позже превращен в станцию) и один временный, при воинском продовольственном пункте – Култук-2, недалеко от разъезда Култук, который был ликвидирован уже в начале XX века. В 1905 г. строились также не предусмотренные проектом, но необходимые дополнительные станционные, служебные, жилые и путевые здания. При прокладке второго пути укрупняются станции, некоторые реконструируются, разъезды преобразовываются в блокпосты (б). В итоге, после окончательного строительства дороги здесь действовало 10 остановочных пунктов – пять станций и столько же блокпостов. Все станции западного участка КБЖД были V класса, где как главные, так и вспомогательные здания строились в основном по типовым проектам из дерева. Исключением стали станции Слюдянка – III класса и Байкал – IV класса.

Стандартный набор построек на станциях V класса: пассажирское здание (главное станционное строение), водогрейка, пакагауз, пожарный сарай, керосиновый погреб, ледник, теплое отхожее место «при пассажирской платформе» (уборная с печным отоплением в холодное время года), один или несколько жилых домов с надворными службами, две стрелочных будки у входных стрелок и комплекс сооружений автономного водоснабжения станции. Комплекс водоснабжения по технологической цепочке: водоприемный колодец (забор воды из Байкала) с будкой над ним, водоподъемное здание (ВПЗ) с каменной или железной трубой и пристроенным домом для машиниста (при механизмах ВПЗ),



водоемный каменный бак (резервуар) и здание над ним, два путевых чугунных гидравлических крана для заправки паровозов водой, пожарный и «пожарно-водоразборные» краны. Между ними прокладывались в скальном грунте водопроводные трубы, от одной системы заправлялись паровозы и снабжались водой основные постройки станции. Из всех станционных зданий лишь водоподъемные делались каменными, остальные были деревянные.

Станции и разъезды (блокпосты) предгорного, западного участка дороги, в соответствии с типовыми планировочными схемами и детальными проектами, из-за отсутствия естественных и достаточных для их размещения береговых площадок, строились на специально уширенных полках ж/дорожного полотна с озерной стороны, имели вытянутую однорядную планировку. Нарушали эту строчную схему лишь водоемные здания, которые устанавливались на противоположной стороне путей, выше полотна на косогорах, в вырубленных полках. Станции Култук и Слюдянка находятся на открытых долинных территориях, что позволило располагать здания с обеих сторон от путей.

В отличие от станций, разъезды состояли из минимально-



Пассажирское здание станции Култук. 156/157 км

«Нетиповое» здание блокпоста Лиственичного. 80 км

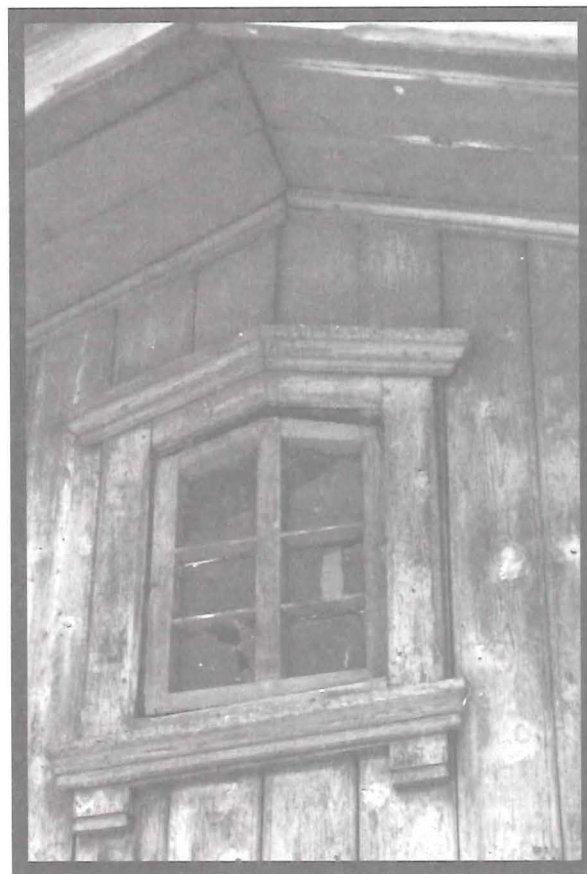
го набора построек: пассажирское здание или здание разъезда, совмещенное с жилыми помещениями, т.н. «жилой дом-разъезд», один или два жилых дома с надворными службами, водогрейка, теплое отхожее место, стрелочные будки. Заменявшие их блокпосты выглядели еще скромнее – фактически одно здание самого блокпоста с квартирами и служебными комнатами (аппаратными), иногда жилой дом и надворные строения. Помещения для пассажиров в них не выделялись, так как плановые остановки поездов на блокпостах, после запуска второго пути, не предусматривались, поэтому стрелочные будки, а также водогрейка и уборные для пассажиров не требовались.

В 1904 году на станции Байкал по индивидуальному проекту было построено пассажирское здание, богато декорированное, с высокими шатрами – самая крупная, площадью 496 кв. м, деревянная постройка на КБЖД. Несколько лет назад этот интереснейший архитектурный памятник был совершенно необоснованно демонтирован, хотя находился вполне в удовлетворительном техническом состоянии, якобы с целью реставрации. На самом деле – безжалостно расщеплен на дрова местными жителями, и сегодня производится его, так сказать, «восстановление», но почему-то не из круглого леса, а из обыкновенного бруса и по проекту, не отражающему первоначальный облик. То есть нарушаются главные реставрационные принципы – подлинность материала и сохранение ценных исторических параметров. Это было второе, новое пассажирское здание уже кругобайкальской линии. Первое было поставлено в конце 1890-х по проекту, разработанному для Забайкальской дороги (7). Во время гражданской войны в июле 1918 года оно полностью разрушено от взрыва вагонов с динамитом, находившихся рядом (8).

Станция Слюдянка является конечной (или начальной, что зависит от выбранного маршрута) заповедного участка. Все ее основные объекты построены в начале XX столетия по специальным проектам. Наиболее значительные архитектурные памятники выполнены из природного камня и кирпича: пассажирское, водоемное и паровозное здания, мастерские. Наряду с ними, большой интерес представляют деревянные постройки – здание пристанционной православной Николаевской церкви, служебные, административные здания и многочисленные жилые дома. Станция Слюдянка с развитым поселком железнодорожников дала толчок для возникновения города, сегодня это административный центр Слюдянского района.

Прижелезнодорожные поселки

Из-за отсутствия достаточных площадок для обеспечения жилыми квартирами служащих дороги непосредственно на остановочных пунктах, практически при всех распадках еще



в начале XX века возникли жилые поселки. Специально, в качестве поселков, они не проектировались, а организовывались либо в составе ОП, либо как самостоятельные жилые группы рядом с ними. Как правило, это были небольшие комплексы, всего из 2-3-х, максимум из 5-ти зданий при малых станциях и разъездах-блокпостах (далее, МЖП – малый железнодорожный поселок). В основном они формировались типовыми линейными постройками и несли, в том числе, функцию обслуживания и охраны ближайших инженерных сооружений.

Относительно крупные поселки образовались при развитых станциях – Байкал, Маритуй и Слюдянка, которые застраивались типовыми жилыми домами, реже индивидуальными. Всего в первый период для Кругобайкальской дороги было разработано 22 типа жилых домов для разъездов и станций, руководящего состава и разных служб (от 1 до 16 квартир и площадью от 110 до 325 кв. метров (9)). Кроме того, на КБЖД использовались проекты, разработанные для Забайкальской (и Средне-Сибирской?) железной дороги. Во второй строительный период типовые проекты жилых домов специально для КБЖД не выполнялись, зато было построено два роскошных больших дома по специальным проектам для начальства в стиле модерн в поселках при станции Хвойной (пл. 181 кв. м) и Маритуй (пл. 348 кв. м), оба утрачены. Маритуйский дом был самым крупным из жилых и, пожалуй, наиболее характерным представителем модерна из всех объектов Кругобайкалки (10). Он выгодно выделялся в поселке расположением на возвышенном месте в долине, монументальностью, сложной объемной композицией, лаконичным и притом оригинальным декором фасадов.

Самый большой и разнообразный жилой комплекс был построен и сохранился на станции Слюдянка. Здесь в начале XX века насчитывалось более 50 жилых домов в пять линий (сегодня улицы), до пятнадцати различных типов. На западном участке КБЖД также существуют небольшие поселки строителей, возникшие как временные в 1900-1910-е гг. и позже оставленные для эксплуатации дороги (Шумиха, Половинный, Ангасолка и др.), где изначально преобладали бараки и временные жилые дома. В советское время в таких

Деталь фасада путевой постройки 1-го пути. Чердачное окно сторожевого дома на 154 км (утрачен в 2004 году)

Путевая постройка – полуказарма 2-го пути. 106 км





поселках обветшавшие строения заменялись на новые, также барачного типа, а в 1960-1980-е гг. сюда переносились линейные здания с других мест этого же участка дороги.

Путевые (линейные) постройки

Западный участок Кругобайкальской дороги построен в предгорной, чрезвычайно пересеченной местности, в особых скально-опасных условиях, поэтому здесь появилось огромное количество инженерных сооружений. Это сделало его сложным в эксплуатации, что, в свою очередь, потребовало размещения значительного служебного персонала. В связи с чем, за оба строительных периода между остановочными пунктами для путевых обходчиков, дорожных мастеров и рабочих, охраны было возведено около ста путевых (линейных) построек. То есть, на один километр пути их приходилось по 1-2(11). Это существенно больше, чем на других участках Транссиба.

Линейные постройки размещались: а) большая часть на уширенных специально для этого полках ж/д полотна, чаще с озерной стороны, реже с нагорной, в скальных углублениях выемки; б) некоторые на вырубленных полках в косогорах выше полотна и в) многие в устьях долин рек, ручьев и распадках, на вырубленных или насыпных полках. В последних ситуациях, как правило, это была не одна, а группа построек, которые и рассматриваются нами сегодня как МЖП. Распределяли их около всех тоннелей и галерей и значительных мостов, то есть у стратегически важных, а поэтому требующих охраны объектов. По сути, это жилые, условно гостинично-квартирного характера, небольшие здания – одиночные и двойные сторожевые дома или будки (площадью 27-70 кв. м), более крупные – полуказармы и казармы (90-130 кв. м), из которых две трети построено в первый период, в 1903-1905 гг.

Устанавливали путевые постройки с надворными службами по разработанным специально для КБЖД, исключительно типовым проектам. Во второй период рационально использовали, перестраивали временные сооружения, появившиеся в начальный строительный период. Например, существовали

«...сторожевые дома типа постройки 1-го пути... возводимые из срубов типовых барачков»(12). Лишь одно линейное здание на заповедной дороге хотя и было построено по типовому проекту, но в одном экземпляре – казарма 2-го пути на 115 кв. м. В этом плане оно являлось уникальным, кроме того, было самым большим из всех линейных (пл. 152 кв. м, утрачено). Благодаря универсальной функции путевых зданий (сторожевой-жилой дом), удобной планировке и компактности, их нередко включали в комплексы станций, разъездов-блокпостов и поселков.

Несмотря на ограниченный набор объектов (всего четыре типа – казарма, полуказарма, двойной и одиночный сторожевые дома), строители Кругобайкальской дороги добились эффекта разнообразия, линейные постройки не были «на одно лицо». Достигнуто это простыми средствами. Во-первых, различным расположением зданий по отношению к путям (поэтому, наверняка, все их фасады спроектированы равнозначные, главные). Во-вторых, из-за постоянно меняющихся ландшафтов, которые служат им естественными и разнохарактерными «декорациями». И в-третьих, благодаря частичному, незначительному изменению фасадов, например, в некоторых зданиях 2-го пути практиковалась сдвижка крыльца.

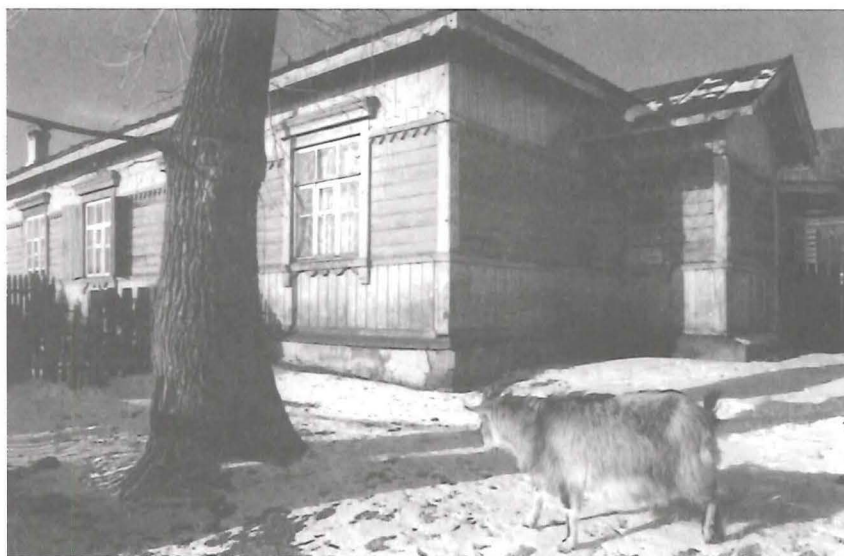
Сталинская эпоха

В период активной эксплуатации, в 1930-1940-е гг., с целью размещения отдельных гарнизонов НКВД, направленных для усиленной охраны Кругобайкальской дороги, на ж/д полотне, остановочных пунктах, в поселках и в долинах, распадках строится несколько десятков жилых воинских домов (т.н. казармы НКВД). Это были обычные деревянные постройки барачного типа, крупных размеров, вытянутые в плане, скорее всего стандартные, по типовым проектам. Архитектурной ценности не представляют. Качество исполнения многих из них явно уступало «царским» строениям КБЖД. Сохранились единицы: в поселках Байкал, Бакланий, Крутая Губа и Ангасолка.

Тогда же, в целях защиты основания полотна от разрушающего воздействия волн Байкала, на берегу появилась целая серия деревянных ряжей. Распространенная конструкция гидротехнических сооружений, в том числе не раз примененная при строительстве КБЖД (берегоукрепление, «ряжи-волноломы», пристани, пирсы), несложная в исполнении – деревянный сруб, заполненный камнем – легко адаптирована в береговой ландшафт. Ряжи являются органичным дополнением ансамбля Кругобайкалки, многие из них сохранились, эффективно «работают» по сей день, т.е. несут важную берегозащитную функцию. Поэтому будет целесообразным, при необходимости, устанавливать и в дальнейшем такие сооружения, наравне с другими традиционными предо-

Фрагмент фасада типового жилого дома в Слюдянке (ул. Тонконога, 23)

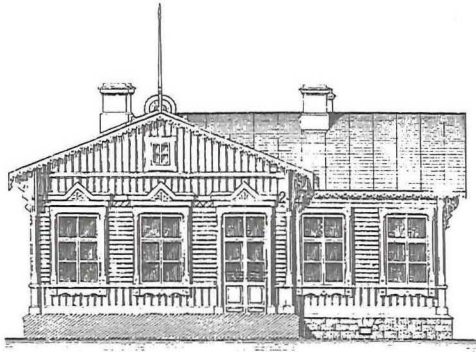
Жилой дом, тип №8 на станции Култук. 157 кв



Типовые и специальные (индивидуальные) проекты гражданских построек КБЖД(1)

Здания первого периода строительства 1902-1905 гг.

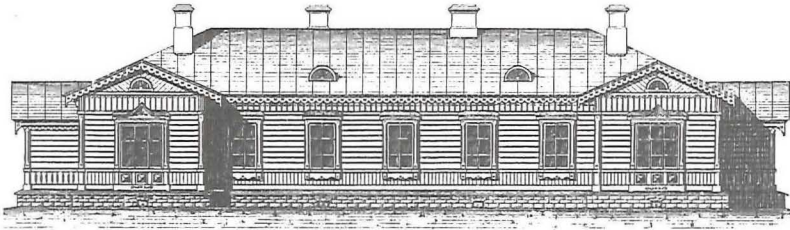
Здания второго периода строительства 1911-1915 гг.



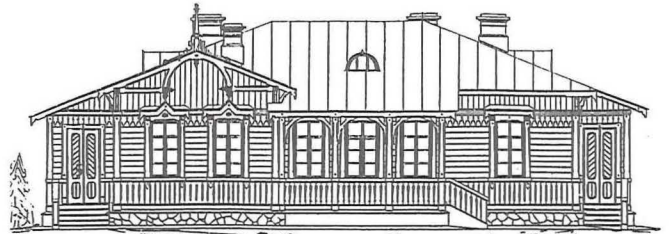
1



2



3

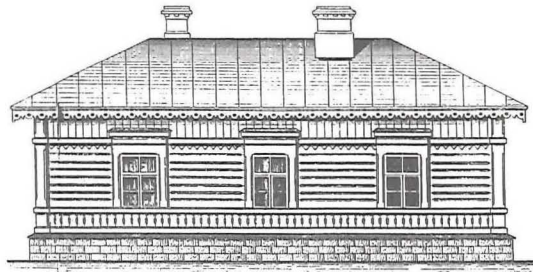


4

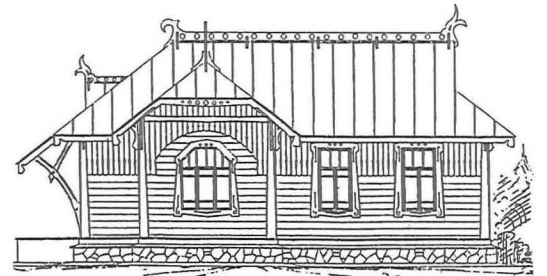
Типовые линейные постройки первого периода

Типовые линейные постройки второго периода

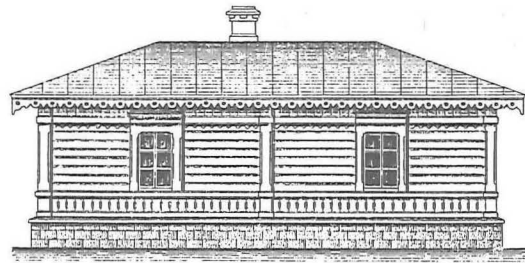
- 1. Типовое пассажирское здание станции V класса
- 2. Типовое здание блокпоста
- 3. Типовой жилой дом
- 4. Жилой дом по специальному проекту в поселке при ст. Хвойной
- 5-6. Полуказарма
- 7-8. Двойной сторожевой дом
- 9-12. Одиночный сторожевой дом (будка)



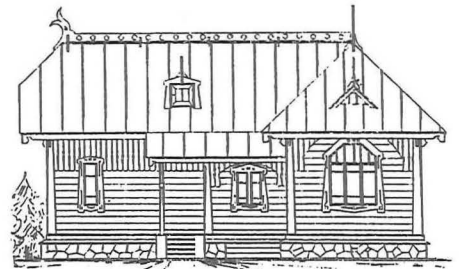
5



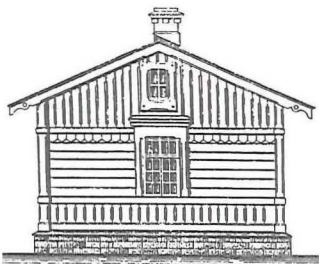
6



7



8



9



10



11



12

ранительными стенками, каменными набросками на проблемных участках.

Период деградации. Утраты в архитектурном комплексе КБЖД

После того, как западный участок КБЖД от станции Байкал до Култука в 1956 году стал тупиковым и был выведен из транзитного движения, были ликвидированы и полностью утрачены: одна станция Хвойная (Уланово) и четыре разъезда-блокпоста – Лиственичный, Толстый, Пономаревка и Хабартуй, а также многие малые поселки и практически все школы, детсады, магазины, медпункты, клубы. Ее законным пользователем, Восточно-Сибирской железной дорогой (ВСЖД), по приказу МПС производилась плановая перевозка зданий с ликвидированных ОП, большинства путевых построек на другие, действующие участки дороги. Переносимыми объектами, в том числе, укрупнились, формировались некоторые поселки непосредственно на западном участке, в частности, Шумиха, Половинный, Ангасолка и станционные комплексы. Во время переноса здания претерпели неприятные искажения исторического облика, сегодня в них трудно узнать образцовые кругобайкальские постройки. Другие растаскивались и продолжают воровски разбираться местными жителями на дрова, попросту безжалостно уничтожаясь.

До настоящего времени сохранилось примерно 60 зданий на ОП, в поселках и 27 линейных. В итоге, за период 1960-2000-х годов ансамбль Кругобайкалки понес громадные утраты среди деревянных архитектурных объектов – исчезло две трети от всех, построенных в начале XX столетия. На месте исчезнувших зданий можно обнаружить фундаменты, заросшие травой, кустарником и деревьями. Особенно больно воспринимаются утраты построек эпохи «модерн-МПС». Большинство из них уже нет. Сегодня архитектурные шедевры, выполненные из дерева в модерне по индивидуальным проектам, представлены лишь тремя. Это здание б/п Лиственичного (воссоздано в 1990-х), пассажирское здание в Шарыжалгае (его фасады изуродованы последним ремонтом) и жилой дом в Слюдянке. Все остальные подобные памятники архитектуры, самые интересные, они же и самые крупные – по недомыслию, халатности «хозяев» и при явном попустительстве инспекционных, контролирующих органов, совершенно бездарно пошли на утилитарные хозяйственные постройки и сожжены в печах местного населения. А ведь они могли и должны были стать основой будущего музейно-туристического комплекса Кругобайкалки.

Буквально этой осенью уничтожена еще одна постройка – сторожевой дом 1-го пути на 154 км. Как и предыдущие, раскаты на дрова аборигенами. В этой убийственной очереди стоят следующие жертвы халатности и безнаказанности – здание больницы в поселке Маритуй и полуказарма 2-го пути на 159 км. Давно не используются, изнутри полностью разорены. Так качественно строить из дерева, как сделаны «гражданские сооружения» КБЖД, мы разучились. Ума и усердия хватает лишь на разборку добротных срубов, как правило, находящихся в хорошем состоянии.

Из порядка 40 архитектурных комплексов западного участка КБЖД (остановочных и населенных пунктов, включая МЖП), появившихся сто лет назад, до нашего времени сохранилась половина:

1. Станция Байкал с причалом (вилкой) для ледоколов, ныне порт Байкал, 72 км;
2. Поселок Байкал при этой станции, изначально, в 1900-х, в пади М. Баранчик была резиденция 1-го строительного участка, сегодня крупный, во многом дачный поселок, раскинувшийся по четырем падам, 71-74 км;
3. Поселок* (13) при блокпосте (разъезде) Лиственичном в пади Б. Баранчик, в большей части восстановлен в 1990-х под б/о, 80 км;
4. Поселок Шумиха, частично реконструирован и расширен в 1990-х под б/о, 102 км;
5. Поселок Ивановка, частично научная база РАН, 106 км;

6. Поселок при блокпосте (разъезде) Пономаревка, 107 км;
7. Поселок Половинный, 110 км;
8. Станция Маритуй, 119 км;
9. Поселок при этой станции в долине реки Маритуй, изначально резиденция 2-го строительного участка, 120 км;
10. Разъезд Бакланий, позже блокпост, ныне поселок, 129 км;
11. Поселок* в пади Шарыжалгай-2, 134/135 км;
12. Поселок* в пади Шарыжалгай-3, реконструирован в 1990-ые под спец. б/о ВСЖД, 137 км;
13. Станция Шарыжалгай, ныне детский спортлагерь ВСЖД, 138 км;
14. Поселок* при этой станции в пади М. Крутая Губа, 139 км;
15. Поселок Ангасолка (старая), ныне частично альпинистская база, 149 км;
16. Поселок* на 154 км;
17. Станция Култук, 156-157 км;
18. Поселок железнодорожников при этой станции (юго-вост. окраина Култука), 157-158 км;
19. Станция Слюдянка в комплексе с поселком железнодорожников, ныне пристанционная часть города, 166-167 (5311) км.

Наиболее пострадал отрезок дороги 75-101 км, где в «тупиковый» период исчезли одна станция, три блокпоста, все поселки и путевые постройки. Другими словами, целую треть по протяженности (26 км) «Золотой пряжки» Транссиба полностью освободили от «архитектурных излишеств». Правда, в 1990-е упомянутое уже здание б/п Лиственичного и поселок в пади Б. Баранчик восстановлены под базы отдыха с применением старых чертежей. В эти же годы попытались реабилитировать комплекс станции Хвойной (Уланово), также под базу отдыха. Но делалось это самовольно, без надлежащей проектной документации, что не позволило восстановить пассажирское здание, жилой дом (14) и казарму 1-го пути в первоначальном виде. Выглядят они недоделанными копиями стильных кругобайкальских построек, а поэтому являются досадной дезинформацией для посетителей. При этом были варварски выломаны тесные каменные блоки с единственного сохранившегося здания-памятника этой станции – водоподъемного, с целью использования для фундаментов под строения б/о. Тем самым обезображен его фасад с озерной стороны. «Созида» сомнительное новое, разрушаем доброе старое. Прямо как в большевистской песне: «...насилно мы разрушим до основания, а затем...». А затем... «хотели как лучше, а получились...».

Ложка дегтя... и не одна от наследников Кругобайкалки

Какой будет Кругобайкалка в музейно-туристическом отношении, покажет будущее. Но как нельзя обращаться с за-

Жилой дом, выполненный по индивидуальному проекту во второй период стиля модерн в Маритуйе. Утрачен в 1990-х



поведанным нам культурно-природным феноменом, постоянно демонстрируют сами железнодорожники, то есть его прямые наследники по ведомственной линии. Так ВСЖД позволила сама себе (самовольно, без требуемых согласований) строительство в 1990-х одной из своих баз отдыха в устье долины реки Шарыжалгай-3 на 137 км, т.н. «Дачи Комарова». В результате, к одному из сохранившихся здесь памятников архитектуры – двойному сторожевому дому – примыкает пристройка гостиницы, так сказать, в стиле «ка ля КБЖД», гнетущая его своими массивными габаритами, выполненная, правда, из дерева. Мало того, по каким-то изувекским соображениям было решено «композиционно организовать» осваиваемую долину «современной доминантой». Поэтому обманутый таким образом посетитель вынужден видеть сегодня не идеальную картину исконного ландшафта с комплексом путевых построек железной дороги начала XX столетия, а «импозантную» базу отдыха с нахально торчащей башней. Функциональное назначение башни остается загадкой. Как смотровая, дозорная, она здесь, по меньшей мере, неуместна, так как кругом есть возможность с удовольствием «возвыситься» над окрестностями, что и делается тут же – на горных склонах, над самой базой разумно организовано несколько смотровых площадок с симпатичными беседками. И это еще не все. По проекту (или, скорее всего, без такового) «современным ландшафтным планированием» долина реки просто убита – русло горной речки пересыпали ангасольским щебнем, загнав ее под землю, а безумным бетонным благоустройством пологий природный рельеф террасировали под спортивные и другие площадки для утех выскопоставленных гостей.

Железобетонное мышление отпечаталось не только «на лице» 137 км, оно распространяется на всю заповедную дорогу. Современные железобетонные конструкции настырно, беспощадно вытесняют старые деревянные. С 1990-х на всем протяжении ее «украшает» часток кол стандартных железобетонных опор ЛЭП, зато ликвидированы деревянные телеграфные столбы. Уходящий год также «талантливо» отмечен «внедрением передовых технологий» на музейной, по сути, железной дороге. На отрезке 153 км-Култук и на 142 км, взамен традиционных и «проблемных» в эксплуатации деревянных шпал, уложены железобетонные «вечные», похоже планируется так «наложить» новые шпалы по всей заповедной. В связи с этим непонятно, как относиться к высказываниям начальника ВСЖД, когда тот цитирует академика В.Н. Образцова: «Тоннельный участок Кругобайкальского обвода – это музей инженерного железнодорожного искусства, его нужно сохранить на века!» (15). Там же многообещающий призыв: «И мы обязаны бережно и разумно подойти к использованию и сбережению Кругобайкальской дороги как памятника мастерству тех, кто участвовал в ее строительстве».

Лучше бы не подходили. Если это «Музей железнодорожного искусства» и если «...бережно и разумно...», тогда почему принимаются решения, наносящие ущерб этому музею самими железнодорожниками? Почему продолжают сноситься и искажаться памятники архитектуры? Почему при ремонте зданий их крыши кроются не металлом с покраской, как положено, если это памятники архитектуры, а «ослепительным» алюминием? Почему совсем недавно, в 2000-е гг., при очередном «ремонте» родная обшивка и декоративное оформление фасадов всех зданий бывшей станции Шарыжалгай заменены на бездарную «вагонку»? Почему на всей Кругобайкалке «забыта» родная цветовая гамма – сурик и охра, и здания красятся по принципу «кто во что горазд»? Так пассажирские здания станций Маритуй и Култук, ряд других объектов размалеваны в чуждые кругобайкальским постройкам яркие попугайские цвета в «оригинальном» сочетании – синий, желтый, зеленый, коричневый. И т.д. и т.п.

Пишется это не для принятия мер «соответствующими органами» и не для нагнетания ужаса на посетителей музейной дороги. Просто накопело. Невыносимо больно смотреть на все это и понимать, что, к сожалению и скорее всего, это

не последние порции дегтя, выплеснутые на «Золотую пражку» ее «благодарными и бережливыми» наследниками. Зная, что ВСЖД в ближайшем будущем планирует и дальше «мастерски сохранять» в таком же духе свой ведомственный музей (например, построить новые турбазы, в частности, в одной из самых живописных долин – Большой Крутой Губе на 141 км), хочется надеяться, что предыдущие, явные и болезненные «проколы» послужат уроками. Есть одна местная притча советской эпохи, связанная, кстати, с КБЖД, восточным ее участком: комиссия на берегу Байкала выбирает площадку для строительства завода, председатель восторженно выдыхает: «Красота-то какая! Вот тут мы и построим БЦБК!». Может хватит железобетонной поступью по живому, по красоте? Исковеркать культурное достояние и природный ландшафт легко, много ума не надо, были бы лихие головы да дурные деньги. Чего-чего, а этого в России всегда было с избытком. А дальше?

Вместо заключения. Некоторые субъективные соображения «консерватора» о музейном и туристическом освоении КБЖД

Но даже несмотря на чудовищные, бессмысленные утраты и искажения в архитектурном комплексе заповедной дороги, он продолжает оставаться ценным, важным ее составляющим. Памятники архитектуры КБЖД стоят особняком в ряду архитектурного наследия не только среди других железных дорог, но и всего российского.

Снятие военизированной охраны после 1956 года с западного участка дало возможность для его посещения туристами. Кругобайкалку открывают и пропагандируют как культурную и природную национальную достопримечательность краеведы, натуралисты. С 1970-х начинается самостоятельное туристическое освоение Старой дороги, а в 1990-х здесь появляются первые стационарные базы отдыха и турбазы, сегодня эта тенденция продолжает развиваться. Музейное и туристическое освоение КБЖД напрямую связано с архитектурными, а значит деревянными (их подавляющее большинство) объектами. Логичным и бесспорным является размещение музеев, гостиниц, турбаз, учебных, научных и творческих центров в существующих зданиях-памятниках.

Потенциальные музейные объекты на Старой дороге, где возможно в полной мере развернуть историко-архитектурные экспозиции, пока еще есть. Это сохранившиеся комплексы станций: Байкал с пристанью для ледоколов и бывшим поселком строителей при ней, Маритуй с поселком на берегу озера и в долине, Шарыжалгай, Култук и Слюдянка; разезд Бакланий, а также малые поселки и отдельные линейные постройки на 102, 106, 107, 110, 134/135, 139, 149 и 154 км. Станция Маритуй, в силу своего центрального расположения и удивительной сохранности практически всего комплекса построек, должна быть музифицирована в первую очередь. Она может стать центральной административно-музейной усадьбой, сохраняя функцию действующей станции, где после реставрации памятников истории и культуры, поезда и пассажиров-туристов будет встречать и провожать, как в былые добрые времена, станционный смотритель, как и положено, колоколом и в «настоящей» железнодорожной форме.

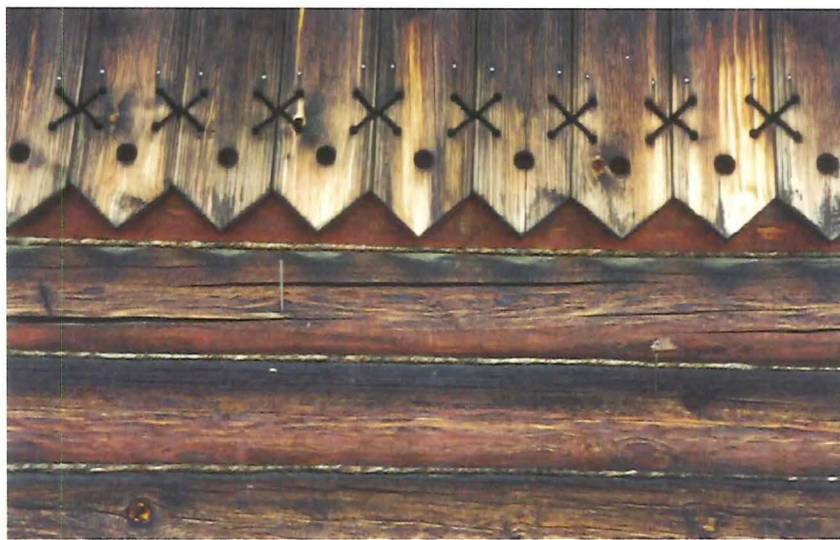
Кругобайкальская железная дорога, западная часть, помимо присвоенного ей в 1982 году статуса «заповедное место» областного уровня, в 1995 объявлена объектом культурного наследия общероссийского (федерального) значения в разделе «памятники архитектуры и градостроительства». А полоса отвода дороги (50 сажень = 106 м от оси ж/д полотна и поселков) является территорией этого памятника-заповедника, то есть особо охраняемой. Поэтому, в соответствии с законодательством, здесь запрещается новое строительство. Но если даже и возникнет обоснованная необходимость в размещении новых объектов вне полосы отвода, естественно, предпочтение должно быть отдано традиционному для архитектурных объектов Кругобайкалки, Сибири



строительному материалу – дереву.

Для осуществления программы дальнейшего и неизбежного для КБЖД туристического освоения, единственно методически верным, не наносящим вреда столь ценному и раннему природно-культурному ансамблю, будет восстановление утраченных построек на своих фундаментах, по старым проектам. Таким образом, малые турбазы, приюты, гостиницы могут быть рассредоточены по всей линии дороги, как раньше путевые постройки, которые по первоначальному назначению использовать нет необходимости, так как управление движением на дороге сегодня автоматизировано и осуществляется из Слюдянки. Это позволит, в том числе, равномерно распределить и минимизировать антропогенные нагрузки на экосистемы побережья озера. Только существующие и восстановленные линейные постройки дадут более шести тысяч кв. м площадей для размещения малых тургррупп (оптимальный состав 5-15 человек).

Появление туристических объектов большей вместимости возможно в комплексах станций, развязков-блокпостов и поселков, где имеющиеся и утраченные площади строений значительно превышают линейные здания и где будет нетрудно и полезно совместить гостиничные и музейные функции. Размещение на КБЖД больших турбаз и баз отдыха нецелесообразно, недопустимо по многим причинам, в первую очередь, дабы избежать чрезмерного антропогенного воздействия на территорию и ради сохранения исторического образа Кругобайкалки. Гостиницы на колесах, водных судах станут весомой компенсацией недостающего фонда наземной недвижимости, популярным и экологически безопасным дополнением в туристическом использовании заполенной, Кругобайкальской.



Примечания, литература:

1. Альбомы типовых и исполнительных чертежей Кругобайкальской железной дороги 1900-1905 и 1911-1915 гг. // СПб., 1907 и 1915. - 70 л. и 116 л.
2. Имеются в виду здания, запланированные как постоянные для обслуживания в дальнейшем дороги. Временные постройки, связанные со строительством дороги (баракы, жилые дома, склады и пр.) ставились с 1902, года начала ее сооружения, и даже раньше, с 1901 – во время подготовительных работ.
3. Сооружение КБЖД. Технические условия на постройку гражданских сооружений // Иркутск, 1901.
4. Потолок простильный «по-польски» (или польский) – дощатый потолок, настилаемый по балкам вразбежку, т.е. с перекрытием по длинной стороне нижних досок краями верхних, не штукатурился и не красился. В интерьере выглядит эффектно, на КБЖД применяли во всех линейных и водоемных зданиях.
5. Альбом... КБЖД 1911-1915 // л.93.
6. Один блокпост Пономаревка был организован на новом месте, на 108 км. Здание развязки на 106 км не переносилось и в дальнейшем использовалось под жилье.
7. Альбом исполнительных чертежей Забайкальской железной дороги 1895-1901 гг. // СПб., 1901. - л.101.
8. Новиков П.А. Боевые действия на южном берегу Байкала // Иркутск, журнал «Земля Иркутская», № 2-3 (22-23) / 2003. - с.37.
9. Альбом... КБЖД 1900-1905 // л.57-58.
10. Альбом... КБЖД 1911-1915 // л.92.
11. Без учета территорий, занятых остановочными пунктами и крупными поселками, что составляет примерно 76 км.
12. Альбом... КБЖД 1911-1915 // л.83.
13. Звездочкой отмечены совсем небольшие поселки (МЖП), состоящие из 2-4-х путевых построек.
14. За основу необоснованно взят проект дома в поселке Култук.
15. Касьянов А.И. Вступительное приветствие в специальном выпуске журнала «Земля Иркутская», посвященном 100-летию КБЖД // № 2-3 (22-23) / 2003. - с.2 обл.

Здание над водоемным баком на станции Маритуты. 119 км

Здание пристанционного православного храма во имя святителей Николы Мирликийского и Иннокентия Иркутского в Слюдянке (колокольня утрачена)

Бревенчатый сруб одной из построек Кругобайкалки

Сокращения:

КБЖД – Кругобайкальская железная дорога
 ВСЖД – Восточно-Сибирская железная дорога
 МПС – Министерство путей сообщения
 РАН – Российская академия наук
 БЦБК – Байкальский целлюлозно-бумажный комбинат
 МЖП – малый железнодорожный поселок
 ОП – остановочный пункт на железной дороге
 б/п – блокпост на железной дороге
 б/о – база отдыха
 ж/д – железнодорожный