



## Кругобайкальская железная дорога: предыстория создания

Какие пути сообщения существовали до сооружения последнего звена Транссибирской магистрали – Кругобайкальской железной дороги? О транспортных предшественниках «Золотой пряжки» говорится в статье, начиная с Сибирского теса, волоковок, заканчивая паромной переправой, которая действовала до ввода в эксплуатацию рельсового пути по берегу озера Байкал.

**Ключевые слова:** «Золотая пряжка», Транссиб, Кругобайкальская железная дорога, «Сибирский тес», Московский тракт, Кругоморская дорога, Иркутск-Байкальская железнодорожная ветка, Байкальская паромная железнодорожная переправа, ледовая железная дорога.

*«Подвиг, запечатленный в камне». «Рукотворное оже-релье Байкала». «Музей инженерной мысли». «Легенда Транссиба». «Транссибирский тупик». «Памятник на берегу». Так образно и точно называют Старую Дорогу на берегу Байкала железнодорожники, ученые, краеведы. Писатель Валентин Распутин видит в ней нечто сказочное, сравнивая эту дорогу с полкой чудес. И, пожалуй, самый меткий образ – «Золотая пряжка на стальном поясе России» – найден кинооператором, фотографом, краеведом, первым популяризатором Кругобайкальской дороги Ольгертом Маркевичем. Есть у нее и сокращенное, народное наименование – Кругобайкалка. Есть, как и у всех железных дорог, своя аббревиатура – КБЖД. Наш журнал уже не раз обращался к этой теме.<sup>1</sup>*

Кругобайкалка. Для тех, кто здесь живет, работает или бывает как путешественник, исследователь, это не просто сочетание слов или нечто загадочное, а реальная узкая прибрежная полоса, буквально вырванная у природы человеком в начале двадцатого столетия для прокладки одного из звеньев Великого Сибирского пути. По протяженности это самый малый участок Транссибирской магистрали, но по всем другим показателям он является беспрецедентным.

В 1904 году Кругобайкальский участок восполнил разрыв между Средне-Сибирской и Забайкальской железными дорогами Транссибирской магистрали, отсюда и «пряжка». А Золотой ее нарекли по двум причинам. Во-первых – из-за невероятной сложности и объемов строительных работ, потребовавших огромных физических, финансовых затрат, больших жертв. И, во-вторых, благодаря уникальному, не имеющему аналогов в России и во всем мире облику, органично сочетающему в себе рукотворный инженерно-архитектурный комплекс и горное девственное окружение байкальских берегов. Образы Кругобайкалки никого

не оставляют равнодушными, это одно из немногих мест на земле, где природные и антропогенные ландшафты не противоречат, а достойно дополняют друг друга.

Этот удивительный природно-культурный объект расположен в Слюдянском районе Иркутской области. Он протянулся по живописному берегу Славного моря, огибая южную его оконечность. Говоря сегодня о Кругобайкальской дороге, имеется в виду ее западная часть, протянувшаяся почти на 100 километров от истока Ангары из-под могучего мыса Баранчук (Устьянский) до Слюдянки, отнесенная к объектам наследия федеральной категории охраны как комплексный памятник техники, истории, культуры и природы, как заповедная дорога.

Исторически же вся «Золотая пряжка» в начале прошлого столетия сомкнула «стальной пояс России» на отрезке в 244 версты (260 км), между станциями Байкал и Мысовая. Прибрежная дорога была поделена на два участка еще до ее сооружения, на стадии изыскательских и проектных работ: Западный – от станции порта Байкал до селения Култук (несколько позже до Слюдянки) и Восточный – от Култука (Слюдянки) до Мысовой.

Из-за особенностей рельефа они различаются принципиально. Западный участок является предгорным. Он пробит в твердых горных породах «отрогов Саянского хребта» (сегодня этот район называется Олхинское плато), изрезан многочисленными долинами рек и ручьев, распадками и сухими ложбинами, часто изломан выступающими в море мысами, насыщен отвесными скалами, горными прижимами. Восточный же участок проходит в основном по широкой береговой относительно пологой местности вдоль Хамар-Дабанского хребта, где на пути почти не встречаются горные препятствия, прижимы, не так часты водотоки. Такие раз-

текст, фото  
Алексей Чертилов

^ Мыс Баранчук в истоке  
Ангары

1. Первые статьи вышли в 2004 году: ПБ-2, с. 16-19; ПБ-3, с. 44-53. За прошедшее время их автором, А. К. Чертиловым, подготовлена книга о Кругобайкальской железной дороге, переработанные для журнала главы из которой публикуются как отдельные статьи в продолжение рассказа об этом достопримечательном месте.



^ Л. Немировский. Вид на реку Ангару по дороге от Иркутска до Байкала. 1840–50-е. Карандаш, черная пастель. НМВ



^ Полотно железной дороги на берегу Ангары на 18-й версте



^ Станция Байкал и пристань с ледоколами Байкал и Ангары

ные географические условия кардинально повлияли как на сооружение и эксплуатацию, так и на облик двух участков КБЖД.

В сентябре 1904 года по берегу озера-моря от станции Слюдянка до станции-порта Байкал прошел первый поезд, а год спустя, в октябре 1905-го, КБЖД была сдана в эксплуатацию. Через десять лет, в 1915 году, был введен в действие второй путь. Таким образом, в начале XX столетия Кругобайкальский участок был включен последним в самую мощную в мире транспортную артерию – в систему Транссибирской магистрали, что обеспечило сквозное железнодорожное сообщение через всю Российскую империю. При этом, он стал самым коротким, самым сложным, как при сооружении, так и при эксплуатации, самым дорогостоящим и самым красивым ее звеном.

За последние два-три десятка лет это достопримечательное место приобрело известность далеко за пределами Сибири и России как историческая, по сути, –

музейная железная дорога, как неиссякаемый полигон для различных научных исследований и интереснейший туристический объект. Благодаря разнообразию и насыщенности природными и культурными объектами, Кругобайкалка привлекает к себе людей с различными интересами – просто отдохнуть на природе, провести туристские, спортивные, театральные и другие культурные мероприятия, всевозможные конференции и симпозиумы. Здесь курсируют специальные туристические поезда и «Кругобайкальская электричка». Ее постоянно посещают натуралисты и краеведы, геологи, экологи и биологи, археологи и историки, архитекторы, ландшафтники, другие специалисты различных областей знаний. Часто на полотне и в окрестностях можно встретить рыбаков и охотников, заготовителей даров природы. Другими словами, туристская, экскурсионная, исследовательская и творческая жизнь, как на самой территории Старой Дороги, так и в ее окружении, разнообразна, насыщена.

И еще, Кругобайкалка – это не только любимое многими место отдыха с увлекательными и познавательными экскурсиями, маршрутами. Это также уникальная, не имеющая аналогов во многих отношениях и до конца еще неосмысленная естественная инженерно-архитектурная, природно-ландшафтная лаборатория, доступный и благодатный полигон для научных исследований, достойный пример для обучения будущих архитекторов, ландшафтников, дизайнеров, железнодорожников, строителей. И, наконец, Старая Дорога – объект эстетического наслаждения, а для художников и фотографов это побережье всегда будет неиссякаемым источником вдохновения.

Западный участок КБЖД от истока Ангары до Слюдянки обладает универсальной ценностью: одновременно относится и к историко-культурному, и к природному наследию. А заповедная (предгорная) его часть на отрезке Байкал–Култук, кроме того, входит в границы государственного Прибайкальского национального парка. Практически это готовый, пока не признанный официально, комплексный грандиозный музей инженерного искусства и природы. Из-за особо сложной геологической ситуации, чрезвычайно пере-

2. Во время изысканий и строительства именно водопропускные сооружения называли искусственными. Позже искусственными стали называть все инженерные объекты, созданные человеком, т.е. рукотворными.



^ Перевозка вагонов лошадьми по ледовой железной дороге



^ Л. Немировский. Станция Слюдянка на юге озера Байкал. 1840–50-е. Карандаш, черная пастель. НМБ

сеченного характера местности, на предгорном участке Байкал–Култук, на протяжении 85 км, за оба строительных периода в 1902–1915 годы появилось около 800 капитальных инженерных сооружений. Только по этому критерию Кругобайкалку можно номинировать в Книгу рекордов Гиннеса. Выполнены они по специально разработанному для этой дороги проекту с безупречным качеством из местного природного камня, металла и железобетона, которые сохранились до нашего времени практически все, причем, – в первоначальном виде, без существенных искажений и утрат.

Выступающие в море мысы, скальные прижимы пронизаны 39-ю тоннелями. Для защиты железнодорожного полотна от горных обвалов и камнепадов построено 16 отдельно стоящих и еще порядка 40 предтоннельных (пристроенных к тоннелям) галерей. Водотоки долин, распадков и ложбин – их здесь примерно 230 – пройдены водопропускными (искусственными<sup>2</sup>) сооружениями – мостами, виадуками, трубами – всего около 470-ти единиц, которые, в свою очередь, в 15% случаях дополнены самостоятельными регуляционными конструкциями – различными искусственными руслами, лотками, водонаправляющими стенками. Берега, полотно, скальные выемки укреплены и защищены более чем 200-ми капитальными (каменными на растворе) стенками различного назначения – подпорными, предохранительными, одевающими, камнеулавливающими, берегоукрепительными, волнобойными. Кроме того, почти одна треть всей линии имеет каменное мощение откосов полотна и нагорных склонов, выполненного методом сухой кладки.

Для обеспечения бесперебойного движения поездов на участке Байкал–Култук было организовано пять станций и столько же блокпостов (сначала – разъезды), а между ними – на полотне, в долинах, по берегам и на косогорах – установлены многочисленные линейные (путевые) здания. Подавляющее большинство гражданских построек<sup>3</sup> было исполнено из традиционного и абсолютно комфортного для проживания в суровом климате Сибири местного строительного материала – дерева (сосна).

Сами по себе интереснейшие инженерные и архитектурные объекты, пожалуй, не были бы столь значительными, не будь они встроены человеческим гением в береговой рельеф озера. Безупречное сочетание рукотворных объектов с живописными, разнообразными байкальскими ландшафтами делает Старую Дорогу неповторимой. Творцами ансамбля Кругобайкалки, авторами проектов всех ее инженерных и архитектурных построек и руководителями строительства, то есть настоящими Зодчими, притом с большой буквы, стали российские инженеры путей сообщения, реже гражданские инженеры, прошедшие строгий конкурсный отбор и привлеченные по контрактам со всей страны. Это были профессионалы высшего класса, многие из них участвовали до этого в создании не менее сложных железных дорог России, нашего и других континентов, в том числе кавказских, альпийских, в Америке и Канаде. Ими был привнесён бесценный мировой и отечественный опыт и обеспечена преемственность при сооружении дороги в особо сложных географических условиях. Они, в силу полученного комплексного образования, были приверженцами древних традиций арок конструкций, романтической каменной кладки, разумного, бережного отношения к ландшафту. Именно благодаря тем царским инженерам-зодчим, их таланту и умению использовать особенности рельефа при проектировании и производстве работ мы имеем возможность сегодня наслаждаться этим шедевром на берегу Байкала.

Начальная Кругобайкальская станция с закономерным названием Байкал (здесь же находится причал для ледоколов и порт) расположена на 72 километре от Иркутска, таким образом, несмотря на затопленную железнодорожную ветку Иркутск–Байкал, сохраняется километровая разбивка от станции Иркутск-Сортировочный (первоначальное название – Иннокентьевская). Окончательно эксплуатационная верстовая (позже километровая) разметка была произведена после завершения второго пути.<sup>4</sup>

Ныне предгорный, заповедный участок дороги Байкал–Култук составляет чуть больше 85 километров

3. В то время архитектурные постройки КБЖД (и не только) назывались «гражданскими сооружениями» или «гражданскими постройками».

4. На период изысканий, проектирования и сооружения КБЖД версты исчислялись по-разному: от ж/д моста через реку Иркут, от станции Иннокентьевская и Иркутск. Во время сооружения первого пути КБЖД версты были назначены от станции Байкал, то есть этот начальный остановочный пункт находился на первой версте

5. Югорские земли или Югра – так называли русские в средние века уже известную им тогда таинственную страну за Уралом, позже названную Сибирь.



– от 71/72 километрового столба в начале станции Байкал до столба 157/158 км за речкой Безымянка (недалеко за станцией Култук). С фрагментом же от Култука до Слюдянки – 97 км. Остался также незатопленным небольшой отрезок Иркутск-Байкальской ветки (ИБЖВ) в истоке реки Ангары ( 3-4 км), стыкующийся с КБЖД. Вместе с ним дорога-памятник, это «Техническое чудо Света» протянулось по берегу Священного Моря на все 100 километров.

\* \* \*

Транспортными предшественниками Великой Сибирской железнодорожной магистрали являются так называемый Сибирский тес и Московский почтовый гужевой тракт. До Кругобайкальской рельсовой дороги движение на Восток из Прибайкалья в Забайкальские земли, Манчжурию и Китай обеспечивалось верховыми и «тележным» способом по Кругоморской дороге, фрагменту Московского тракта, сначала – горной, позже – частично береговой.

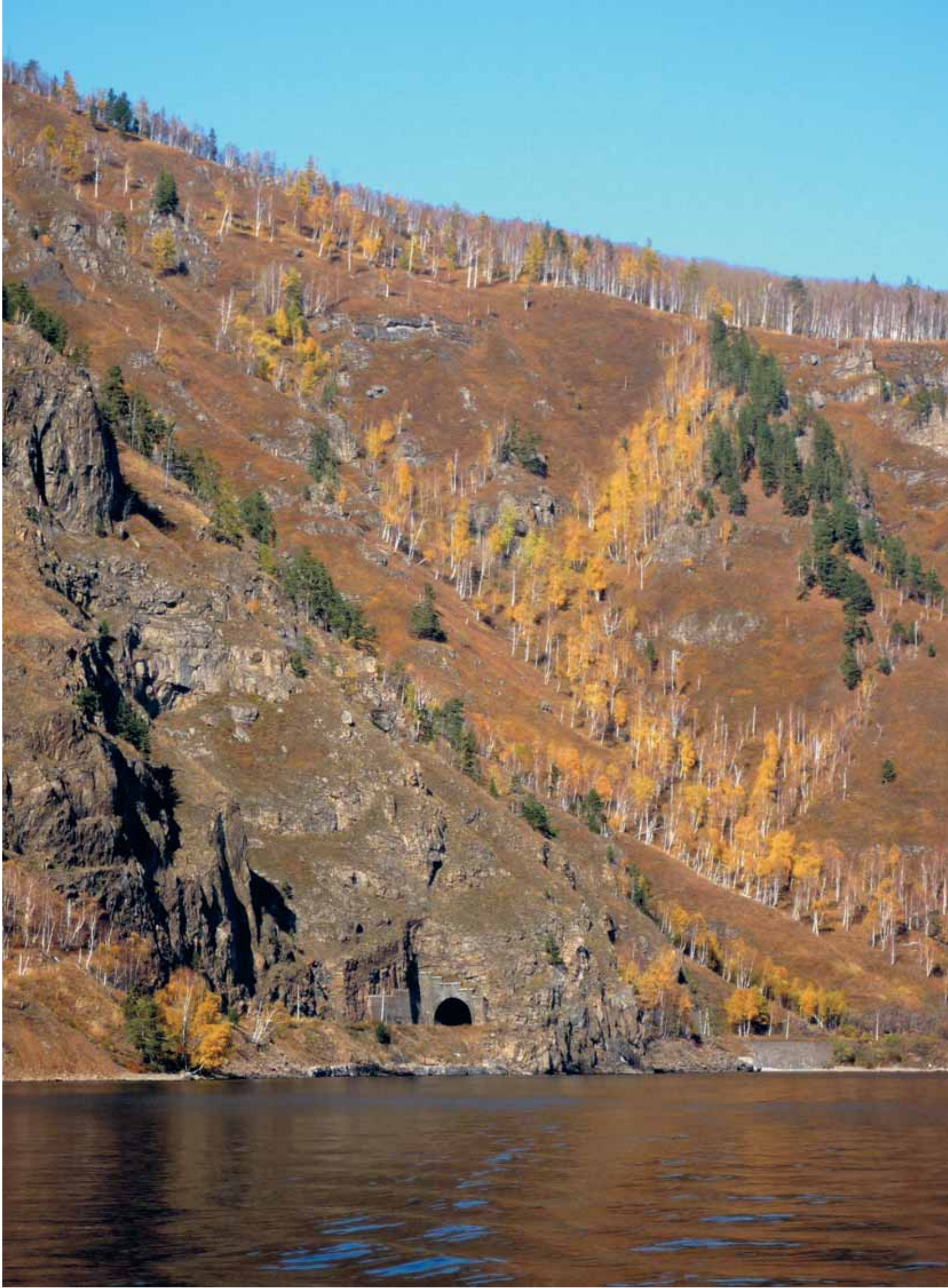
#### **Сибирский тес Московский тракт Кругоморская дорога**

Сибирский тес появился еще в XI веке, а то и раньше, благодаря древним новгородцам, ходившим в Югорские земли<sup>5</sup> через горную страну (так называемый Югорский переход, позже его уважительно величали Камень, сегодня – Уральский хребет) за драгоценной пушниной, получаемой в результате промысла, сбора дани с местного населения, мирной торговли и военных походов. Русичи шли за Камень звериными тропами по дремучей тайге, плыли по неведомым рекам, волоком тащили суда по водоразделам и суходолам, и, чтобы найти обратно дорогу, делали затесы на стволах деревьев, – отсюда и «тес». Это были вьючные тропы в сочетании с водными путями, ведущие в «Сибирское царство». Тесовая дорога поддерживалась и совершенствовалась на протяжении нескольких веков беглыми крестьянами, вольными, бесшабашными казаками, предприимчивыми и рисковыми зверопромышленниками да купцами, шедшими в Сибирь кто за лучшей

долей, уходя от тяжелой царской руки, кто за легкой добычей, кто за сказочными богатствами. Тропы Сибирского теса постепенно становились караванными путями, тогда уже грузы перевозились на вьючных лошадях, оленях, верблюдах и на собачьих упряжках. За время своего существования тесовые тропы, вьючные дороги меняли направление, смещаясь с северных просторов все ближе к южным границам Российской империи.

В XVII–XVIII столетиях Сибирский тес совершенствуется, поэтапно превращается в грунтовую дорогу, официально называемую Большим (Главным) Сибирским гужевым трактом или Московско-Сибирским почтовым трактом. Еще – Московской Столбовой. Столбовой, потому что к этому времени всю трассу промерили, разметили и по ней установили верстовые столбы. На тракте, примерно на равных расстояниях – 25-40 верст (пробег лошадей без отдыха) – организовывались станции или ямы (отсюда известное слово «ямщик») с постоянными дворами. Знаменитый Сибирский тракт протяженностью более пяти тысяч верст пролегал от Тюмени и Томска через Иркутск за озеро-море Байкал до своего конечного пункта на востоке страны – казачьей станицы Сретенской (ныне город Сретенск в Читинской области). Далее, до Хабаровки (ныне город Хабаровск), Николаевска-на-Амуре и Владивостока продолжали ходить реками – зимой по льду, летом судами.

Кругоморская сухопутная дорога начиналась от Иркутска, из Глазково Кругобайкальской улицей (ныне – Терешковой), пересекала Олхинское плоскогорье (сегодня во многом в этом направлении пролегает Московский тракт), выходя к Байкалу у древнего поселения Култук, откуда следовала далее – в Забайкалье. Кругобайкальский гужевой тракт, связывавший Прибайкалье и Забайкалье, прокладывали и перекладывали несколько раз на протяжении всего XIX века. До этого из Иркутска к Байкалу попадали водным путем по Ангаре, далее переправлялись с большим риском и потерями через море на судах или зимой ледовой дорогой. Существовало несколько направлений Кругоморской дороги. Сначала, в XVII–XVIII веках,



6. Самый протяженный в мире на то время многопролетный мост через широкий Амур – около трех километров – был сооружен в 1916 г., на следующий год после сдачи в эксплуатацию второго пути КБЖД.

действовал тракт, уходящий горной вьючной тропой через Саяны в Тункинскую долину. Позже, в 1796-1805 годы пробили «тележную» (колесную) дорогу от Иркутска по горному (Олхинскому) плато с выходом к Култуку и далее – через труднопреодолимый и небезопасный Хамар-Дабанский хребет – на территорию нынешней Монголии. Непосредственно по берегу Байкала, там, где сегодня пролегают железнодорожная магистраль и автомобильное шоссе, первый раз дорогу проложили в 1860-е годы трудом ссыльнокаторжных, в основном поляков, изыскания выполнил и работами руководил «инженерный полковник» И.И. Шац. В 1870-х эта «кратчайшая за Байкал» гужевая дорога была продлена до Кяхты.

В XX столетии Московская столбовая на всем своем протяжении, в конце концов, превратилась худо-бедно в автомобильное шоссе федерального значения. Параллельно ему существует другая главная для России транспортная артерия – Сибирская железная дорога, проложенная параллельно Московскому тракту в 1890–1910-е годы.

### Сибирская железная дорога

Задолго до того как по берегу Байкала пошли поезда, на Высочайшем уровне и в Сибири более полувека обсуждался вопрос, сначала о необходимости и возможности вообще «...осуществления транзитного пути, соединяющего Сибирь с Центральной Россией», потом – как обойти суровое море: севернее, то есть, минуя город-столицу Иркутск, или с юга. Seriously рассматривался, даже изыскивался вариант обхода озера севернее, примерно по трассе сегодняшней Байкало-Амурской магистрали. Но местное купечество и губернаторы всё сделали для того, чтобы Средне-Сибирский участок Транссиба подошел к Иркутску, а значит, далее Кругобайкальский участок соединил его с Забайкальской железной дорогой по южному берегу озера.

Строился Великий Сибирский путь фантастически быстро. Вряд ли сегодня можно повторить тот героический подвиг русских инженеров, подрядчиков и рабочих. Всего десяток лет понадобилось им для прокладки первой колеи рельсовой дороги на протяжении более семи тысяч верст в невероятно трудных геологических и суровых климатических условиях, практически незаселенных территориях. Мир таких темпов строительства не видывал. Недаром год 100-летия завершения сооружения магистрали – 2001, по образному выражению академика Н. А. Флоренсова – «одного из транспортных чудес Света XIX века», – был объявлен ЮНЕСКО годом Транссиба. В 1891 году началось сооружение дороги, а уже в 1901-м было открыто сквозное постоянное железнодорожное сообщение через всю Сибирь до Тихого океана, правда, с двумя водными разрывами – байкальским (позже будет замечен Кругобайкальской железной дорогой) и амурским.<sup>6</sup>

### Железнодорожная ветка Иркутск–Байкал – начало рельсового обхода Священного моря

Рельсовую дорогу, соединившую Иркутск с Байкалом, начали строить в самые последние годы XIX столетия. По сути, этот отрезок пути стал предвестником, малым аналогом Кругобайкальской железной дороги. Именно с нее началась эпопея железнодорожного обхода озера, растянувшаяся более чем на 80 лет (включая второй южный обход – Олхинский дублер Кругобайкалки и третий, северный обход – «Стройку века» БАМ). Здесь строителям пришлось вырубать на протяжении 64 верст (68,3 км) солидную полку желез-

нодорожного полотна на 3/4 пути в горных береговых склонах Ангары, возводить многочисленные мосты и подпорные стенки.

С самого начала Иркутск–Байкальская железнодорожная ветка планировалась как временный вариант до сооружения Кругобайкальского участка. Она должна была стать связующим звеном между двумя строящимися участками Транссибирской магистрали – Средне-Сибирским и Забайкальским. Тогда еще наверняка не знали, где пройдет трасса вокруг Байкала. Поэтому, целью постройки ИБЖВ было лишь облегчить и ускорить доставку к озеру грузов, дабы способствовать успешному производству работ по постройке Забайкальской дороги. То есть изначально эта ветка была предназначена исключительно для переброски поездов к Байкальской паромно-железнодорожной переправе, также временной. Но в связи с принятым в 1901 году окончательным решением вести Западный участок Кругобайкальской дороги по берегу моря, эта ветка оказалась постоянно действующей, магистральным звеном Транссиба. Но, как увидим дальше – все-таки временным, всего-навсего на полвека.

Ветка Иркутск–Байкал была проложена по левому берегу Ангары до ее истока, к подножию могучего мыса Баранчук (Устьянского). Левобережное направление не было первым и единственным. С самого начала, пока не были выполнены детальные изыскания, предпочтение отдавалось варианту трассы по правому берегу. После выполненных в 1894–1896 годах исследований двух направлений по обоим берегам, их сравнении, в июле 1896-го был выбран сложный в геологическом отношении, но более надежный и перспективный левобережный вариант. Строительство ИБЖВ началось летом того же года. В памятный для иркутян день 16 августа 1898 на только что отстроенную станцию Иркутск торжественно прибыл первый поезд из Красноярска. А уже через два месяца, 21 октября, первый поезд отправился на Байкал по свежеложенным рельсам новой ветви, по ней начинаются пробные перевозки. С января 1899-го между Иркутском и Байкалом открылось временное железнодорожное сообщение.

В постоянную эксплуатацию ИБЖВ была сдана через четыре года с момента начала строительства – 1 июля 1900 она вместе с также законченным участком Мысовая–Сретенск, передается в ведение Управления Забайкальской железной дороги, по ней открывается ежедневное «правильное» (по расписанию) движение поездов. К этому времени в подножье мыса Баранчук была устроена конечная железнодорожная станция Байкал, здесь же сооружена пристань для ледоколов, оборудован порт.

Июль 1956-го. В результате завершения грандиозной послевоенной советской стройки – Иркутской гидроэлектростанции, после ее пуска величественная, быстрая река Ангара на участке от Иркутска и почти до своего истока превратилась в застойное водохранилище. В связи с чем участок ИБЖВ протяженностью более 50 км скрылся под водой. К этому времени был построен новый, второй обход Байкала – ныне действующий перевальный участок Транссиба по Олхинскому плоскогорью по линии Иркутск–Андриановская–Култук–Слюдянка, на него было переключено магистральное движение. На сегодня остались незатопленными два небольших фрагмента ИБЖВ, на ее концах: примерно 7,5 км между станцией Иркутск-Пассажирский и платиной Иркутской ГЭС и не более 4 км со стороны станции Байкал (пути и мосты разобраны). Это трагическое для Иркутск–Байкальской ветки событие кардинально

7. Позже конечная станция Байкал ИБЖВ, после капитальной реконструкции, стала первой, отправной станцией на Кругобайкальской линии.

повлияло и на судьбу Западного участка Кругобайкальской железной дороги – с того времени он стал тупиковым и выведен из транзитного движения.

### **Паромная и ледовая железнодорожная переправа через Байкал**

Сооружение ветки Иркутск–Байкал позволило организовать переброску железнодорожных составов, грузов и пассажиров по озеру, следовавших через Иркутск на Восток. Пока велись изыскания вариантов «наивыгоднейшей» трассы в обход Байкала, и прокладывался первый кругобайкальский путь, в 1900-1905 годы действовала паромная железнодорожная переправа от конечной станции-порта Байкал<sup>7</sup> на другой берег озера к станции-порту Мысовая, до которой уже были уложены рельсы с восточной стороны. Позже, с 1903 года, перевозки выполнялись до новой постоянной пристани, устроенной в Танхойской бухте. Переброска железнодорожных составов, грузов и пассажиров через озеро осуществлялась отдельно учрежденной Службой Байкальской переправы со своим большим по тем временам флотом, в состав которого входили главные суда, специально построенные для этой цели – ледокол-паром «Байкал» и ледокол-пароход «Ангара».

Суда «ледокольных свойств» для озера Байкал были заказаны царским правительством в Англию кораблестроительной фирме «Армстронг и К<sup>о</sup>», «предложившей на конкуренции наиболее выгодные для казны условия». Первое судно – паром-ледокол (по завершению строительства по настоянию государя Николая II справедливо названный «Байкалом») – было заказано в декабре 1895-го, и изготовлено в 1896-1898. На то время это был второй по размерам и мощности машин корабль ледокольного типа в России, первым являлся знаменитый ледокол «Ермак», ставший прототипом для «Байкала».

Второй, вспомогательный пароход-ледокол, названный соответственно «Ангара», был заказан в ноябре 1898-го и весной 1900-го отправлен, также как и первый, в разобранном виде в Россию. Части кораблей доставлялись железной дорогой (по готовым к тому времени отрезкам Транссиба) и водно-гужевым способом на Байкал, в село Лиственичное (ныне пос. Листвянка), где для них построили специальную верфь. Здесь, на берегу озера-моря, ледоколы были окончательно собраны (склепаны) с высоким качеством на стапелях уже русскими мастерами и рабочими в присутствии представителей завода-изготовителя. Для погрузки-разгрузки ледоколов были устроены гавани, пристани, предохранительные молы (деревянные ряжевые конструкции) на станции Байкал и в бухтах Мысовая и Танхой. В октябре 1901 Байкальская переправа была передана «в полном составе» для эксплуатации Управлению Забайкальской железной дороги.

Несколько зимних месяцев, когда ледоколы не справлялись с большой, непреодолимой для них толщиной байкальского льда, до Танхой каждый год (сезоны 1901-1905 гг.) организовывалась гужевая переправа по ледовой дороге с перегрузкой содержимого вагонов на телеги и обратно. А в самую напряженную для Кругобайкалки зиму 1904-1905 гг., в связи с началом Русско-японской войны, был устроен, также до Танхой, ледовый рельсовый путь протяженностью 42 версты (около 45 км). Вагоны по отдельности и паровозы в разобранном виде перекатывались конной тягой по рельсовой дороге, уложенной на лед. Обеспечивали ледовую железнодорожную переправу инженеры путей сообщения с привлечением казачьих войск.

Иначе как героической эпопеей Байкальской паром-

ной и ледовой переправ не назовешь. Ведь зимы в Сибири в начале прошлого столетия были особенно суровыми, а с учетом коварных штормов и лютых байкальских ветров, опасных трещин во льду такие мероприятия столичному начальству поначалу казались просто невыполнимыми.

В октябре 1905 года железную дорогу Байкал–Слюдянка сдали в постоянную эксплуатацию, и в Байкальской паромной переправе отпала надобность. Ее сохранили как вспомогательное и аварийное (на случай непредвиденных чрезвычайных ситуаций – горных обвалов, крушений поездов) транспортно-водное звено Транссиба. В этом качестве она служила вплоть до 1918 года, до момента гибели в разгар гражданской войны главного судна байкальской флотилии – легендарного ледокола-парома «Байкал».

### **Литература**

Брянский В.П. Второй обход Байкала (участок Транссиба Иркутск–Андриановская–Слюдянка) // Земля Иркутская. – 2004. – № 3 (26). – С. 39–43.

Елизарова Л.И. Байкальская ледяная дорога (по материалам выставки «Транссиб – праздники и будни») // ИОКМ; Краеведческие записки. Вып. 6. – Иркутск, 1999. – С. 29–31.

Елизарова Л.И. История Кругобайкальского тракта // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 22–27.

Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI век. В 2-х томах. – Иркутск, 2001.

Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: Её прошлое и настоящее. Исторический очерк. – М, 1980. – 288 с.

Зензинов Н.А. Великий Сибирский железнодорожный путь: От проектов до начала эксплуатации // Ж.-д. транспорт. – 2001. – № 7. – С. 26–37.

Ильин Ю.Л. Байкальская паромная переправа // В кн.: Создание Великого Сибирского пути. Т. 1. – СПб, 2005. – С. 217–238.

Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. – Иркутск, 1991.

Калиничев В.П. Великий Сибирский путь (историко-экономический очерк). – М, 1991. – 248 с.

Колотило Л.Г., Андриенко В.Г. Трансбайкальский перекресток: Проблемы транспортных путей и железнодорожной переправы через озеро Байкал на рубеже XIX–XX вв. – СПб, 2005.

Купчина А.Ф. Байкальская железнодорожная переправа // Краеведческие записки ИОКМ. Вып. 4. – Иркутск, 1997. – С. 42–48.

Маркевич О.В. Старый Хамар-Дабанский тракт // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 28–31.

Полунина Н.М. По Московской столбовой // В кн.: Полунина Н.М. Живая старина Приангарья. – М, 1990. – С. 143–158.

Саблер С.В., Сосновский М.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. – СПб, 1903. – С. 199–228.

Третьяков В.Г. и др. Байкальская паромная железнодорожная переправа. – Иркутск, 2000.

Третьяков В.Г. Организация ледовой переправы через Байкал в феврале-марте 1904 г. // Земля Иркутская. – 2004. – № 25. – С. 16–21.

Третьяков В.Г., Третьяков В.В. Иркутск–Байкальская ветка // Земля Иркутская. – 2004. – № 26. – С. 33–38.

Хобта А.В. Дорога длиною в век: Альбом-путеводитель по Кругобайкальской железной дороге. – Иркутск, 2004. – С. 31–32.

Хобта А.В. Строительство Транссиба: Очерки истории (конец XIX – начало XX вв.). – Иркутск, 2009. – 384 с.

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

Чертилов А.К. Заповедная дорога на берегу Байкала // Проект Байкал. – 2004. – № 2. – С. 16–19.

Чертилов А.К. Кругобайкальская железная дорога. Западный (заповедный) участок: Туристическая карта-схема М 1:100 000. – Иркутск, 2004. – 25 с. +1 л.

Чертилов А.К. Кругобайкальская железная дорога: Краткий путеводитель. Изд. 3-е, 4-е. – Иркутск, 2008, 2013. – 72 с.

Чертилов А.К. Сибирские Хроники: от Великих Утопий до