

**ПАМЯТНИКИ АРХИТЕКТУРЫ И
ИНЖЕНЕРНОГО ИСКУССТВА
ЗАПОВЕДНОГО УЧАСТКА
КРУГОБАЙКАЛЬСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Кругобайкальская железная дорога — это последний по времени постройки участок Великого Сибирского Пути. В связи с тем, что долгое время не могли определить окончательное направление прокладки железной дороги вокруг южной части озера Байкал, разработка проекта дороги была задержана. В 1898 г., когда Сибирская железная дорога с запада дошла до Иркутска, а с востока до станции Мысовой (ныне город Бабушкин), на Кругобайкальской трассе все еще велись изыскания. К тому времени были уложены тысячи километров рельсов, связаны железной нитью все основные города Сибири, и только Байкал мешал строителям соединиться. В июне 1901 г. Комитет по сооружению Сибирской железной дороги из четырех рассматриваемых вариантов утвердил один. Кругобайкальская железная дорога должна была пройти от построенной уже станции Байкал, у истока Ангары, через Култук, Слюдянку и далее по восточному берегу озера до станции Мысовая.

По характеру местности Кругобайкальская железная дорога может быть разделена на два участка — западный, от станции Байкал до станции Култук, и восточный, от станции Култук до

станции Мысовая. Ландшафт и необычайно сложный для прокладки пути рельеф местности определили уникальное своеобразие западного участка Кругобайкальской дороги, выделяющее его из всей Сибирской магистрали.

Судьба западного участка дороги сложилась иначе, чем судьба всей Сибирской дороги. До 1956 г. Кругобайкальская железная дорога работает как одно из звеньев Транссибирской магистрали. Окончание строительства Иркутской ГЭС в 1957 г. привело к созданию искусственного водохранилища, воды которого затопили железнодорожный путь от Иркутска до станции Байкал, проходивший по левому берегу Ангары. Основной путь Транссиба от Иркутска к этому времени был перенесен в долину реки Олхи и соединился с магистралью у Култука. Железнодорожный путь от Култука до станции Байкал, т. е. западный участок Кругобайкальской железной дороги оказался тупиковой веткой. После 1956 г. коммерческие перевозки грузов здесь почти не велись, и западный участок Кругобайкальской дороги приблизительно до конца 1970-х гг. сохранял первоначальный облик.

Потеряв экономическое значение, старая дорога приобретает сейчас популярность среди туристов и стихийно определилась как место отдыха. На первое место сейчас вышла эстетическая ценность дороги и ее значение как памятника истории и культуры.

Ландшафт придает дороге своеобразный облик. Участок от порта Байкала до станции Култук протяженностью 85 км проходит по рельефу береговой полосы озера Байкал, у подножия горного отрога Саянского хребта, крутой склон которого занимает весь этот берег, местами со-

вершенно отвесно уходя на значительную глубину в озеро.

Часто встречаются отдельно выступающие обрывистые скалы, нагромождения каменных глыб и обломков утесов, вдающиеся в озеро мысы. По узким лощинам и падам выходят бурные горные реки и многочисленные ручьи.

Из-за такого сложного рельефа путь пришлось прокладывать в скальных выемках, на вырубленных в скалах полках, создавать множество инженерных сооружений. Строители проложили и 40 тоннелей, около 50 каменных и железобетонных галерей, защищающих путь от обвалов и камнепадов, множество мелких и несколько крупных металлических мостов. По насыщенности инженерными сооружениями Кругобайкальская дорога не имеет равных у нас в стране.

Комплекс Кругобайкальской железной дороги создавался в течение двух строительных периодов. Объекты, возведенные в каждый из периодов, существенно различаются между собой. Первый период — это собственно прокладка трассы дороги в безлюдной, труднодоступной местности. В это время была построена основная масса инженерных сооружений, создано 10 остановочных пунктов (четыре станции и шесть разъездов) и уложен одиночный железнодорожный путь. Работы на западном участке начались сразу после подготовки проекта, в марте 1902 г., и велись очень быстрыми темпами, так что уже в сентябре 1904 г. был пропущен первый поезд, а в январе следующего года однопутная Транссибирская магистраль вступила в эксплуатацию. Колоссальный объем работ выполнен в небывало короткие сроки. А сооружения на железной дороге 1902—1905 гг. определили ее композицию.

Второй строительный период начинается с 1908 г., когда ведутся работы по прокладке второго пути. С 1908 по 1914 г. строятся мосты,

виадуки, подпорные стенки, а также несколько галерей и два тоннеля. Параллельно расширяются старые и создаются новые станции и блокпосты, появление которых было вызвано повышением интенсивности движения на дороге. Прокладка второго пути оканчивается в 1915 г. и в 1916-м магистраль начинает действовать как двухпутная.

Сооружения архитектурного комплекса старой дороги целесообразно разделить на две большие группы: инженерные, обеспечивающие прокладку собственно железнодорожного полотна и преодоление препятствий на пути, и путевые постройки, жилые дома, как входящие в состав станций и разъездов, так и отдельно стоящие. Подобное деление объектов основано не только на различии их функций, оно очень важно для понимания сложившегося в настоящий момент образа дороги. В то время как тоннели, виадуки, стенки и галереи сохранились до сегодняшнего дня в хорошем состоянии, большое количество путевых зданий и домов сегодня утрачено, и это несколько меняет облик дороги.

К инженерным сооружениям относятся тоннели, галереи, мосты, виадуки, подпорные и одевающие стенки, каменные трубы, лотки для сброса паводковых вод и некоторые другие. По данным «Альбома типовых и исполнительских чертежей Кругобайкальской железной дороги», на западном участке было построено в 1902—1905 гг. 38 тоннелей¹ вместо первоначально намеченных 33².

Среди них встречаются как весьма протяженные — Каторжанский (600 м), так и совсем ко-

¹ Альбом типовых и исполнительских чертежей Кругобайкальской железной дороги. Спб., 1907. С. 111.

² Маркевич О. В. Золотая пряжка // Сибирь. 1986. № 2. С. 121.

роткие — 20—30 м. Большой части тоннеля придан в поперечном сечении круговой профиль, применявшийся ранее в других частях России. По предложению Управления по сооружению Сибирской железной дороги десять тоннелей были построены параболического профиля, который может использоваться в тех случаях, когда тоннель не подвергается боковому давлению грунта, что на Кругобайкальской дороге было редкостью. Все тоннели сооружены под два пути и, согласно технологии, обделаны каменной кладкой на цементном растворе. В некоторых случаях, когда грунт оказывался достаточно надежным, стены тоннелей оставались без обделки. Большая часть тоннелей пробивалась ручным способом, лишь иногда, в порядке эксперимента, использовали «бурение при помощи электрических машин, которое хотя и было в 3—4 раза производительнее ручной проходки, но значительно удорожало строительство»³. Все тоннели, за исключением части Шумихинского и Половинного, построены по так называемой бельгийской системе, т. е. с верхним направляющим ходом. Шумихинский и Половинный тоннели из-за слабости грунтов прокладывались по австрийской системе, т. е. при верхнем и нижнем направляющих ходах производилась полная выборка всего профиля, после чего приступали к обделке, начиная с фундаментов и стен.

Порталы тоннелей оформлялись по нескольким принятым типам, в зависимости от того, в каком месте тоннель выходит наружу. Наиболее типичным образцом портала 1902—1905 гг. может служить восточный портал тоннеля на 144-м километре. Он выполнен из тесаного гранита в форме равносторонней трапеции. Оголовок тоннеля (два кольца кладки с наружной

³ Альбом типовых и исполнительских чертежей. С. 11.