

Кругобайкальская железная дорога – потенциальный музей-заповедник. Которого может не быть

«Подвиг, запечатленный в камне». «Рукотворное ожерелье Байкала». «Музей инженерной мысли». «Легенда Транссиба». «Транссибирский тупик». «Памятник на берегу», «Золотая пряжка на стальном поясе России». Так образно и точно называют эту Старую Дорогу железнодорожники, ученые, краеведы.

Сибирский писатель В.Г. Распутин видит в ней нечто сказочное, сравнивая эту дорогу с полкой чудес.

Этот удивительный природно-культурный объект расположен в Слюдянском районе Иркутской области, протянулся по южному берегу Байкала. Говоря сегодня о Кругобайкальской дороге, имеется в виду ее только западная часть, протянувшаяся почти на 100 километров, от истока реки Ангары, из-под мыса Баранчук, до Слюдянки, состоящая на государственной охране федерального значения как комплексный памятник истории, культуры и природы. Исторически же вся «Золотая пряжка» в начале прошлого столетия сомкнула «стальной пояс России» на отрезке в 244 версты (сегодня – 260 км), между станциями Байкал и Мысовая.

За последние два-три десятка лет это достопримечательное место приобрело известность далеко за пределами Сибири, России как историческая, по сути – музейная железная дорога. 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. Ее постоянно посещают натуралисты и краеведы, геологи, экологи и биологи, археологи и историки, архитекторы, ландшафтники и другие специалисты различных областей знаний.

И еще, Кругобайкалка – это не только любимое многими место отдыха с увлекательными и познавательными туристическими 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 не только для научных исследований, но и достойный пример для обучения будущих архитекторов, ландшафтников, дизайнеров, железнодорожников, строителей и пр.

Идея музеефикации «Золотой пряжки» давняя. Какой конкретно ей будет придан юридический статус – «музей-заповедник», «музейно-туристический комплекс» или другой подобный – отдельный вопрос. Сегодня же КБЖД остается действующим, тупиковым звеном в составе Восточно-Сибирской железной дороги. Кроме того, западный, предгорный участок КБЖД (Байкал–Култук) входит в границы государственного Прибайкальского национального парка. В административно-территориальном делении он относится к поселкам Байкал и Маритуй. Далее, проходя по берегу Култукского залива, она подпадает под юрисдикцию муниципальных образований Култука и Слюдянки.

* * *

Из-за особо сложной геологической ситуации, чрезвычайно пересеченного характера местности, на предгорном участке Байкал–Култук в начале XX века за оба строительных периода появилось около 800 капитальных инженерных сооружений. Выполнены они по специально разработанным для этой дороги проектам с безупречным качеством из природного камня, металла и железобетона, которые сохранились до нашего времени практически все, притом, – в первозданном виде, без существенных искажений и утрат.

Мысы, скальные прижимы пронизаны 39-ю тоннелями. Для защиты железнодорожного полотна от горных обвалов и камнепадов построено 16 отдельно стоящих и еще порядка 40 пристроенных к тоннелям галерей. Водотоки долин, распадков и ложбин – их здесь примерно 230 – пройдены водопропускными сооружениями – мостами, виадуками, трубами – всего около 470 единиц, которые, в свою очередь, в 15% случаях дополнены самостоятельными водорегулирующими конструкциями – различными искусственными руслами, лотками.

Берега, полотно, скальные выемки укреплены и защищены более чем 200 капитальными (каменными на растворе) стенками различного назначения – подпорными, предохранительными, одевающими, камнеулавливающими, берегоукрепительными, волнобойными и пр. Кроме того, почти одна треть всей линии дороги 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), где расположены пассажирские и производственные здания, жилые дома и хозяйственные постройки железнодорожников. А на участках между ними станциями и блокпостами – на полотне, в долинах, по берегам и на косогорах – установлены многочисленные линейные (путевые) здания – сторожевые дома, казармы и полуказармы. Практически все архитектурные (гражданские) постройки, были выполнены из традиционного и абсолютно комфортного для проживания в Сибири местного строительного материала – дерева. На сегодня вдоль дороги сохранилось не более 200 таких зданий и сооружений, что составляет 30-40% от построенных в начале XX столетия.

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.

Ныне предгорный участок дороги Байкал–Култук составляет чуть больше 85 километров – 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 в истоке реки Ангары (?3-4 км), стыкующийся с КБЖД. Вместе с ним дорога-памятник протянулась по берегу Священного Моря на все 100 километров.

Юридический статус

Территориально Кругобайкальская дорога входит в береговую зону уникального памятника природы – озера Байкал, внесенного ЮНЕСКО в 1996 году в Список всемирного наследия под номером 754. То есть, косвенно КБЖД входит в состав природного объекта высшей номинации. Но и без этого Старая Дорога достойна включения в качестве самостоятельного объекта в Список международных непреходящих ценностей.

На Западном участке Кругобайкальской дороги (Байкал–Култук) сохранился практически весь инженерный комплекс в первозданном виде. По колоссальной насыщенности только техническими сооружениями «Золотую пряжку» Транссиба можно смело номинировать в Книгу рекордов Гиннесса.

Кругобайкальская железная дорога, западная ее часть, в конце прошлого столетия совершенно заслуженно взята под государственную охрану, притом – трижды. Первый раз, в 1980 году Западный участок от станции Байкал до Култука стал памятником истории, науки и техники местного (областного) значения с формулировкой-обоснованием «...является памятником технических достижений России того времени». Второй раз – в 1982 году тот же отрезок Байкал–Култук был объявлен историко-архитектурной и ландшафтной заповедной территорией (заповедным местом) так же регионального значения. И в третий раз, в 1995 году, комплекс КБЖД объявляется памятником федеральной категории охраны – участок от станции Байкал, теперь уже до станции Слюдянка включительно, внесен в Перечень объектов исторического и культурного наследия, в раздел «Памятники архитектуры и градостроительства».

В 1996 году сотрудниками Центра по сохранению историко-культурного наследия Иркутской области в рамках правительственной программы по уточнению состава памятников федерального значения был составлен Список объектов, входящих в ансамбль Кругобайкальской железной дороги, охватывающий ее Западный участок от станции Байкал до станции Слюдянка. Всего в Список включено 804 позиции, в которых отражены отдельные объекты и комплексы. В действительности же только инженерные сооружения в структуре КБЖД представлены, как уже отмечалось, порядка 800 объектами. В Списке некоторые из них сгруппированы в локальные инженерно-технические комплексы. То же и с архитектурными постройками. Поэтому позиций в Списке меньше, чем общее количество исторически ценных зданий и сооружений. Фактически сохранившиеся отдельные кругобайкальские историко-культурные объекты (инженерные, архитектурные) вместе составляют более 1000 единиц.

Кроме того природно-ландшафтные объекты учитываются природоохранными организациями в отдельных, постоянно обновляемых списках, так как ежегодные экспедиции приносят новые открытия. В официальных списках природных и природно-ландшафтных памятников Иркутской области, озера Байкал числится несколько десятков объектов, расположенных в зоне КБЖД. Ряд из них – «Шаман-камень», «Ворота Байкала –

исток Ангары», «Белая Выемка», «Слюдянские озера», «Мыс Шаманский» и некоторые другие – в те же 1980-е годы взяты под государственную охрану в качестве самостоятельных памятников природы областного (регионального) значения. Здесь встречаются типичные, редкие и эндемичные представители растительного и животного мира, в том числе исчезающие и внесенные в различные Красные книги – России, Иркутской области, Республики Бурятия, Монголии, других регионов.

Предпосылки к музеефикации и туристическому использованию

Несмотря на досадные утраты и искажения в архитектурном комплексе Старой Дороги, она продолжает оставаться неповторимым историко-культурным, природно-ландшафтным ансамблем. Кругобайкалка стоит особняком в ряду культурного наследия не только железнодорожного, не только российского, но и мирового.

Сегодня по КБЖД практически не осуществляются грузовые и пассажирские перевозки (за исключением незначительного объема туристических). Изъятие дороги из производственно-транзитного оборота сказалось и на местных жителях, из-за безработицы они оставляют обжитые места. Поселки пустеют, здания, в том числе памятники деревянной архитектуры, продолжают незаконно разбираться. Это одна сторона. Есть и другая, более оптимистичная.

Снятие военизированной охраны с тупикового участка КБЖД в конце 1950-х годов дало возможность для его свободного посещения. В 1960-х дорогу открывают первые путешественники, в 1970-1980-е ее пропагандируют как культурную и национальную достопримечательность, начинается ее туристическое освоение, поначалу самостоятельное, потом организованное. С начала 1990-х здесь появилось более десятка стационарных ведомственных и частных баз отдыха и турбаз, сегодня эта тенденция продолжает развиваться. Кроме того, «Золотая пряжка» входит в международные маршруты «на колесах» по Транссибу, сюда постоянно «заглядывают» на день-два российские и зарубежные турпоезда.

Кругобайкальская дорога обладает следующими основными ценными характеристиками, присущим только ей, что делает ее неповторимым историко-культурным, музейным объектом с еще не до конца осмысленным колоссальным рекреационным и туристским потенциалом в масштабах не только Сибирского, Байкальского региона, но и всей России:

- Непревзойденное по скорости и качеству строительство дороги с необходимой обслуживающей инфраструктурой. Напомним, что первый путь дороги был построен всего за 2,5 года! Помимо всего прочего, мы имеем дело со своеобразным памятником организационной мысли и управления (по-современному – менеджмента) в строительстве;
- Наличие сохранившегося в первозданном виде цельного инженерно-архитектурного комплекса, состоящего из огромного количества разнообразных объектов, объединенных стилистическими, временными, географическими и ведомственными рамками, имеющих своеобразный облик и выполненных с безупречным качеством из разного строительного материала;
- Рукотворные объекты безукоризненно вписаны человеческим гением в естественный береговой рельеф. При этом создан не имеющий аналогов культурный ландшафт, отвечающий критериям ЮНЕСКО;
- Сочетание инженерно-архитектурного комплекса дороги с большим количеством различных и самоценных памятников природы – геологических, ботанических, ландшафтных, а также объектов археологического наследия (их здесь выявлено 18);
- Размещение Старой Дороги на берегу уникального природного объекта всемирного наследия – озера Байкал с неповторимыми ландшафтами;
- Наличие значительного туристического ресурса для развития сети стационарных гостиниц, баз отдыха и палаточных городков непосредственно на самой территории КБЖД;
- Расположение КБЖД в глобальном российско-зарубежном туристском континентальном коридоре Европа–Россия–Сибирь–Байкал–Восток. Это дает возможность в первую очередь включения КБЖД в транзитные железнодорожные туристские маршруты по линии Транссиба (что уже успешно осуществляется);
- Нахождение Старой Дороги в непосредственной близости от города-столицы Приангарья – Иркутска, который за последнее время превращается в туристский региональный центр, что дает возможность организации быстро окупаемых однодневных, коротких туров (это направление в последние годы набирает обороты);
- Доставка посетителей историческими способами – железной дорогой или морем. К счастью полотно железной дороги не превратили в автомобильное шоссе, поэтому здесь исключен экологически проблемный для природы автомобильный туризм.

Это, конечно, не все ценностные показатели Кругобайкалки как рекреационного и туристского объекта, можно и дальше их выявлять и определять. Но уже этого достаточно, чтобы сделать заключение: ее создатели

оставили нам в наследство абсолютно уникальный инженерно-архитектурно-ландшафтный комплекс, у которого должно быть достойное будущее, и мы обязаны транслировать «Золотую пряжку» следующим поколениям в первоизданном виде.

В российской и зарубежной практике наработан достаточный пакет законодательной, нормативной и методической документации в отношении исторических и природных, заповедных территорий, объектов градостроительного наследия, что позволяет принимать в отдельных случаях взвешенные проектные решения. В основной набор таких инструментов входят:

- комплекс предпроектных научных исследований;
- определение предметов охраны объекта наследия;
- историко-архитектурные и историко-градостроительные опорные планы;
- установление зон охраны объектов наследия, исторических ландшафтов и зон регулирования хозяйственной деятельности;
- функциональное и ландшафтное зонирование территорий;
- правила землепользования (зонирования);
- специальные градостроительные регламенты;
- разработка научных обоснований для принятия проектных решений, определение проектного метода;
- выполнение специальных разделов по охране и сохранению культурного наследия при разработке градостроительной и другой проектной документации;
- и наконец, историко-культурная экспертиза нормативной, проектной, землеустроительной документации.

Ни один из этих нормативно-правовых, проектных документов для КБЖД не разработан.

Только на основании перечисленных предпроектных, обосновывающих научных, экологических и градорегулирующих материалов, документов должны выполняться проекты генеральных планов, проекты планировки, проекты реставрации-реконструкции, музейно-экспозиционные планы, схемы туристического и хозяйственного использования, освоения исторически ценных, природоохранных территорий и прилегающих к ним земель.

Заключение

Если рассматривать Кругобайкальскую железную дорогу в качестве уникального достопримечательного места, как не имеющий аналогов в России, во всем мире ансамблевый памятник природы и культуры, а не только лишь как производственно-технический или коммерческий объект, становится очевидным, что дальнейшая судьба «Золотой пряжки» Транссиба должна быть не утилитарно хозяйственной, однобоко туристской, но музейно-рекреационной, музейно-туристической.

По большому счету, Кругобайкальская дорога с конца 1950-х годов, после превращения ее в тупиковую ветку, сама по себе стала своеобразным «естественным» музеем под открытым небом. Сегодня территория КБЖД вместе с ее природным окружением имеет огромный музейный, рекреационный и туристский потенциал. Беда в том, что при этом отсутствуют необходимые для подобных территорий, специально разработанные для нее нормативные, градорегулирующие и проектно-градостроительные документы. Сложности добавляет то, что юридически территория КБЖД с природным окружением одновременно относится по факту или потенциально к разным категориям земель, целевое назначение которых противоречит друг другу (как тут не вспомнить пословицу: «у семи нянек дитя...»). Во-первых, к землям целевого (хозяйственного) назначения – транспорта и поселений. Во-вторых, к землям особо охраняемых территорий и объектов – природоохранного, рекреационного и историко-культурного назначения. В-третьих, к землям лесного фонда. Кроме того, не надо забывать, что зона КБЖД входит в береговую, водоохранную зону самого чистого и самого глубокого водоема в мире – озера Байкал – памятника природы всемирного наследия.

За свой «тупиковый» период Кругобайкалка оказалась в крайне сложном положении с точки зрения возникших противостояний: Природа и Человек; Памятник-заповедник и действующая железная дорога; Потенциальный музей под открытым небом и технократический подход при первых попытках ее освоения; В большинстве безработные и социально незащищенные местные жители и возрастающие туристские потоки, в том числе транзитные...

Наиболее действенным шагом, радикальной мерой сохранения и развития этой уникальной во всех отношениях территории может стать выделение ее в самостоятельную административно-хозяйственную единицу с созданием на ее базе музея, то есть учреждения культуры, притом, учитывая юридический охранный статус и особую историко-культурную значимость – федерального подчинения. Не просто

железнодорожного музея или музея железнодорожного транспорта, но комплексного, грандиозного железнодорожного, историко-культурного природно-ландшафтного музея-заповедника под открытым небом «Кругобайкальская железная дорога» с разными режимами пользования внутри территории. И, что очень важно, в исторических границах, от истока Ангары до Слюдянки, включая памятники природы вдоль дороги между реками Култучной и Слюдянской, то есть, на протяжении порядка ста километров.

Для более полного осмысления методики проектирования территории Кругобайкальской железной дороги необходимо выработать индивидуальный метод, комплексный подход к предпроектным научным исследованиям, к проектированию этого неординарного объекта, этого золотого фонда Великой железнодорожной державы, коей была и остается Россия. Эти методы исследования, проектирования, освоения должны основываться на принципах градостроительного регулирования и музейного строительства, накопленном отечественном и мировом опыте проектирования подобных ценных и сложных культурно-природных территориальных образований.

А.К. Чертилов

Доклад для Круглого стола «Сохранение историко-ландшафтных и топонимических памятников региона: современное видение проблемы и пути решения»

Иркутск, 30.06.2012

Источник: [ИРО ВООПИК](#)

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ОБЩЕСТВО, БАЙКАЛ 👁 4774 16.07.2012, 08:44 📄 542

URL: <https://babr24.com/?ADE=107174> Bytes: 18788 / 18577 Версия для печати

[👍 Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)