

Дорога длиною в жизнь

Бывший геолог вот уже много лет пытается разгадать тайны КБЖД.



Александр Хобта о КБЖД знает практически все



Строительство тоннеля №12. Пробивка штолен со стороны Култука



Иркутский портал тоннеля № 9-бис. В 1938 году в тоннеле еще лежало два пути

Кругобайкальская железная дорога до сих пор таит в себе много загадок. В этом уверен человек, который, казалось бы, знает о Кругобайкалке все, — Александр Хобта, бывший геолог, а ныне заместитель директора музея ВСЖД, автор исследования «Дорога длиною в век». Книга рекордов Иркутской области назвала эту работу первой энциклопедией о Кругобайкальской железной дороге.

Необходимость выбора

— Я родился в Амурской области на станции Магдагачи в семье железнодорожников, — рассказывает о себе Александр Хобта. — Все детство так или иначе было связано с Забайкальской железной дорогой.

— А почему в итоге для своей будущей профессии выбрали геологию?

— Необходимость выбора между железной дорогой и геологией была у меня постоянно. Я всегда связывал эти профессии, потому что строительство дороги невозможно без геологических изысканий. Особенно

отчетливо это проявляется в Сибири, а именно на Байкале — из-за сложности рельефа и особенностей климата. Трудно сказать, какую профессию я в итоге выбрал бы, но вмешались объективные причины: я класса с седьмого ношу очки, а неважное зрение создало бы проблемы в работе на железной дороге. Вот так я поступил на геологический факультет Иркутского государственного университета, моей специализацией была нефтяная геология. После окончания вуза занимался поиском нефти в Западной Сибири и никакого отношения к железной дороге не имел.

— А как вы заинтересовались Кругобайкалкой?

— Это увлечение не могло не появиться. Когда я был маленький, мой дед рассказывал об этой дороге. Он был участником Великой Отечественной войны, ездил по КБЖД на фронт и обратно. И на отдых ездил через нее. Дед рассказывал о Кругобайкалке с восторгом и определенным страхом. Представьте сами: 40-е годы, на дороге стояли часовые, были охранные будки. Так что и у меня с ранних лет КБЖД вызывала интерес, страх и ощущение тайны. В какой-то степени это и определило выбор учебного заведения. Я жил в Амурской области и мог учиться в разных городах, но выбрал Иркутск.

Железка победила

— Как увлечение переросло в профессию?

— Я вспоминаю годы учебы на геофаке и понимаю, что меня всегда тянуло к исследовательской работе. А геология подразумевает больше практическую работу. Конечно, выезды в тайгу интересны. Но меня больше тянуло в библиотеку. Железная дорога постепенно перетягивала меня. Мне нравится узнавать новые факты, людские судьбы. Хочется восстановить в памяти, как могло происходить событие. Геология — это тоже история, но в геологическое время, которое исчисляется сотнями и миллионами лет, а социальная история имеет более короткие промежутки времени. Я читал публикации, литературу в научной библиотеке ИГУ и краеведческой библиотеке. В 1990 годы я стал работать в областном государственном архиве и черпал информацию оттуда. Тогда я начал готовить публикации по истории КБЖД. С января 2004-го я стал работать в музее истории ВСЖД, что подняло исследования на более высокий уровень. Сейчас я заместитель директора.

— А когда вы первый раз побывали на Кругобайкалке?

— В 1974 году, когда только поступил в ИГУ. Вместе с другими студентами я не раз проходил там практику, ходил в походы с друзьями. На мой взгляд, в 1970 годы КБЖД выглядела более привлекательно, чем сегодня: были сохранены деревянные постройки, на станциях и в населенных пунктах жили люди. Было шумно и весело, ежедневно ходили местные поезда. Жизнь там была бурная! Уже тогда меня интересовала история создания дороги. Каждый человек, попадая туда, задается вопросом: как это могло быть построено человеческими руками и для чего?

Краткий экскурс в историю

— И как же было построено такое чудо?

— В правительстве решался вопрос, куда направить железную дорогу от Урала. В Сибирь пути могли пойти из Челябинска, Тюмени, Оренбурга. Победил вариант из Челябинска. Линия начала строиться в 1880-е — начале 1890 годов. И даже тогда никто не знал, как она пойдет вокруг Байкала. Все понимали, что озеро окружено горами, а построить железную дорогу в горных условиях проблематично. Хотя опыт у России уже был: во время строительства железной дороги на Кавказе пробивались тоннели. Но Сибирь не Кавказ, здесь короткое лето, суровая зима. Для получения данных о Байкале с 1889-го по 1900 год провели три экспедиции с привлечением опытных специалистов. Среди них были и геологи. Первой руководил Орест Вяземский, второй — Федор Докс, третьей — Болеслав Савримович. Рассматривались разные варианты, куда и как направить железную дорогу...

— Какие, например?

— Про это можно целые тома писать. За выбор направления велась настоящая война. В районе Култука Иркутск близко подходит к Байкалу. Вот Вяземский предлагал повернуть по Иркуту, не доходя Иркутска, и вдоль его берега выйти у Култука. Докс предлагал направление, мало отличающееся от того, по которому мы сейчас ездим от Иркутска до Слюдянки. Но возникала проблема на станции Андриановской: она располагалась на расстоянии 30 км от Байкала и на высоте 400 метров над уровнем воды. Спуск был очень крутой, пришлось бы объездными путями долго спускаться. Савримович рассмотрел вариант пустить железную дорогу от современной станции Ангарск по Китою, который берет начало в Саянах, там пробить тоннель и по

Тункинской долине выйти на Култук.

Но в итоге именно Савримович и предложил наиболее подходящий вариант вдоль берега Байкала, по которому и была построена Кругобайкалка. Пусть строительство в этом месте оказалось дороже, зато эксплуатация более выгодная. Савримович же и построил дорогу с 1899-го по 1905 год. Умер в феврале 1905 года, был похоронен в Иркутске на Иерусалимском кладбище, где сейчас расположен ЦПКИО. Но спустя некоторое время с разрешения Николая II его тело перевезли.

Тоннели и галереи

— В Интернете и печатных изданиях указано разное число строений на Кругобайкалке. Как вы это объясните?

— Думаю, путаница возникает из-за того, что подсчитывают непрофессионалы. Кроме того, можно легко перепутать тоннели и галереи. Различаются они технологией строительства. Тоннели пробиваются в горных массивах, которые являются барьерами для прокладки путей, а галереи строятся в глубоких выемках, чтобы защитить полотно железной дороги от обвалов. То есть галерея — это как бы искусственный тоннель. Всего на КБЖД сооружен 41 тоннель (39 тоннелей во время строительства первого пути и 2 тоннеля во время прокладки второго пути), один из них не сохранился. Во время строительства начались обвалы, так что возникла необходимость строить галереи. Всего их 48.

— А что случилось с несохранившимся тоннелем?

— Тоннель № 9 был пробит в сложных геологических условиях. Уже в первые годы эксплуатации он дал трещину, потому что на него давил горный массив. Тоннель стало опасно использовать, поэтому его разобрали: убрали горную породу и сделали прямой проезд. Похожая история была с 18-м тоннелем, но его не разбирали, а срезали скалу.

— А у вас есть тоннель, который вызывает наибольший интерес?

— Как раз 18-й и есть. У него очень интересная история, думаю со временем выпустить об этом буклет. Когда в сентябре 1904 года сдавали тоннель № 18 длиной 75 метров во временную эксплуатацию, он уже шалил, давал трещины. Было принято решение следить за состоянием тоннеля. В 1905 году произошло землетрясение, уничтожившее 80% тоннеля. Его переделывали во время эксплуатации железной дороги. Во время прокладки второго пути в 1911—1915 годах построили тоннель 18-бис длиной 636 метров, параллельный 18-му. Движение возобновилось по новому тоннелю, а старый забросили. Еще на 123-м километре у 18-го тоннеля произошло историческое событие — там замкнулись рельсы Транссиба. 13 сентября 1904 года министр путей сообщения Михаил Хилков забил последний костыль, завернул последнюю гайку и завершил многолетнее дело. Так было открыто сквозное движение от Петербурга до Владивостока через территорию Китая.

— А какой тоннель, на ваш взгляд, самый красивый?

— Тоннель 9-бис, именно его порталы. Он появился в 1911—1915 годах, когда строили второй путь. Его порталы выполнены в стиле модерн, выбита эмблема Министерства путей сообщения. Находится он на 100-м километре, между станциями Шумиха и Уланово, которая тогда называлась Хвойная. В 1971 году селевыми явлениями был разрушен один портал, его можно увидеть только на фото и чертежах. А второй портал можно оценить и сейчас.

— Объясните, пожалуйста, почему тоннели отличаются друг от друга?

— При строительстве использовались два вида тоннелей. Это особое техническое решение. Есть сферический (сферический) профиль тоннеля, а есть параболический (в виде параболы). Около 10 тоннелей было построено параболическим профилем. Инженеры рассчитывали, что такие тоннели будут больше противостоять горному давлению. Но на практике они ничем не отличались от тоннелей сферического профиля, зато на их строительство тратилось больше труда. Нередко к тоннелям пристраивали каменные галереи для защиты от обвалов, где-то с одной стороны, где-то с обеих. И тут возможны различные технические комбинации. У тоннеля мог быть параболический профиль, а у галереи сферический, приходилось состыковывать. У КБЖД много загадок, но это до тех пор, пока не знаешь ее истории.

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Ольга Майорова.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/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](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/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](#)