

А. Ю. Рогачев

Студент кафедры истории России, Институт общественных наук, Уральский государственный педагогический университет; 620017, Российская Федерация, г. Екатеринбург, пр-т Космонавтов, 26; e-mail: alroga-chev14@gmail.com

Научный руководитель – д-р ист. наук, доц. Э. А. Черноухов

**АЛАПАЕВСКАЯ УЗКОКОЛЕЙНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА:
ПРИЧИНЫ УПАДКА В ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕТВЕРТИ XX – НАЧАЛЕ XXI ВВ.**

В данной статье автор описывает краткую историю Алапаевской узкоколейной железной дороги. Приводятся факты необходимости строительства железной дороги, годы строительства и внедрения в эксплуатацию. Далее в статье раскрывается информация и причинах ликвидации леспромхозов, которые в следствии привели к упадку узкоколейки. Указана информация о протяженности железной дороги в разные периоды, о тепловозах и вагонных составах, о штате работников. Описываются последствия упадка дороги и значение на данный период времени.

Ключевые слова: узкоколейные железные дороги, узкоколейки, леспромхозы, леспромхозовские поселки, уральские города.

A. Yu. Rogachev

Student of the Department of Russian History, Institute of Social Sciences, Ural State Pedagogical University, Ekaterinburg, Russia.

Scientific adviser – Doctor of History, Associate Professor E. A. Chernouhov

**ALAPAYEVSK NARROW-GAUGE RAILWAY: THE CAUSES OF DECLINE
AT THE END OF XX BEGINNING OF XXI CENTURIES**

In this article the author describes the brief history of the Alapayevskaya narrow-gauge railway. The facts of need of construction of the railway, years of construction and introduction in operation are given. Later in the article, the information and the reasons for the elimination of the timber industry, which in consequence led to the decline of the narrow gauge railway. Information on the length of the railway in different periods, on locomotives and rolling stock, on the staff of workers is specified. It describes the consequences of the decline of the road and the value for a given period of time.

Keywords: narrow-gauge railways, narrow-gauge railways, industrial enterprises, timber industry villages, Ural cities.

Алапаевская узкоколейная железная дорога – это одна из крупнейших узкоколейных железных дорог на территории России, бывшего СССР и всего мира с шириной колеи 750 мм.

Строительство железной дороги началось в 80-х гг. XIX века, по предложению руководства Нейво-Алапаевского завода. В 1893 г. Управление Алапаевского округа издало постановление о строительстве 50 вёрст дороги, соединяющей завод с близлежащим на окраине Алапаевска железорудным рудником Средние Ямы. Ввод в с железорудным рудником Средние Ямы на окраине Алапаевска эксплуатацию произведен в 1895 г.

Узкоколейка за более чем столетие пережила многие изменения, в частности ликвидацию ответвлений, ведущих к населённым пунктам. С 1970-х гг. в СССР прекратили строительство новых узкоколейных путей. Вскоре стали приходиться в запустение многие населённые пункты, в том числе посёлки и деревни Алапаевского района.

В 1973-1976 гг. по стране прокатилась кампания по массовой ликвидации «неперспективных» леспромхозовских посёлков, затронувшая и Свердловскую область. 1970-е гг. были пиком развития узкоколейной дороги Алапаевска, так как советская «программа» не видела перспективы в развитии леспромхозных организаций в данном регионе, и прекратила финансирование. В эти же годы Управление Алапаевска приняло решение о прекращении строительства новых ответвлений узкоколейки. Развитие АУЖД полностью прервалось в 1980-х гг., в связи с общим ухудшением экономической ситуации.

В 1980-х гг. начинают разбирать на металлолом некоторые участки узкоколейки: линию Яшанная-Сусан (посёлок Нейво-Шайтанский), ветку Алапаевск-Зырянновка. Алапаевский металлургический завод (предприятие, породившее узкоколейную железную дорогу) полностью отказался от перевозок по узкой колее. Линия, ведущая на завод, была разобрана. «Конечной станцией стал вокзал Алапаевск-II, лишившийся своих парикмахерских и читальных залов, но по-прежнему каждый вечер, отправлявший пассажирский поезд на Санкино.

За всю свою историю развития максимальная протяжённость железной дороги по разным данным колеблется от 500 до 600 км. Расстояние от крайней южной точки АУЖД (станции Сусан в посёлке Нейво-Шайтанка) до крайней северной точки – 170 км (находился в лесу, к северу от Калача), через Красную II составляло 198 км. К началу 2000-х протяжённость дороги была в два раза меньше, чем в пик своего развития, а прошло всего 20 лет. На сегодняшний день протяжённость главного пути Алапаевск – Санкино – Калач составляет 150 км, а километраж ответвлений не превышает и 15 км.

Магистральные тепловозы ТУ-2 на АУЖД проработали сравнительно недолго. В 1980-е гг. почти все они были списаны и порезаны, либо переданы на другие линии узкой колеи, где их использование представлялось более целесообразным. Один из сохранившихся тепловозов ТУ2 (ТУ2-169) в 1988 г., к 90-летию дороги, был установлен на территории депо Алапаевск в качестве памятника (рядом была установлена старая вагонетка – скорее всего, в виде макета). Ни одного паровоза, пригодного для установки на вечную стоянку в качестве памятника, к тому времени уже не нашлось. Ещё один сохранившийся тепловоз ТУ2 (скорее всего, ТУ2-249) был переоборудован в путевую машину – несамходный снегоочиститель, продувающий пути и стрелочные переводы. По состоянию на 2007 г., эта машина продолжала использоваться по назначению. Наиболее распространённым типом локомотивов АУЖД стали тепловозы ТУ-4. Позднее поступала новая техника – тепловозы ТУ-6А, ТУ-7, ТУ-8. Но их успели приобрести сравнительно немного, поэтому ТУ-4 и поныне находятся в большинстве.

На главной магистрали Алапаевск – Калач были внедрены такие нехарактерные для большинства узкоколейных железных дорог новшества, как светофоры, электрическая централизация стрелок, автотормоза подвижного состава, и многое другое. Новые пассажирские вагоны старого образца последний раз поставлялись в 1986 г.

По данным «Краткой характеристики» 1990-х гг., «с 1970 г АУЖД полностью перешла на тепловозную тягу. Имеется более сорока единиц локомотивов. Подвижной состав насчитывает до 1000 вагонов. Электрифицировано 104 стрелочных перевода. В пути уложены рельсы Р-24, Р-33 на асбестовой балластной подушке. Численность работающих на АУЖД – 500 чел. За год перевозится до 50 тысяч пассажиров».

С 1990-х годов в России началась «обвальная» ликвидация узкоколейных железных дорог. Благодаря своим масштабам, крупнейшая сеть узкоколейных железных дорог не могла быть разрушена одновременно и полностью. Процесс деградации на АУЖД развивался постепенно.

Усугубил ситуацию тот факт, что переход на новую форму экономических отношений по времени совпал с истощением лесных запасов на большинстве линий АУЖД. В 1980-х гг. поток составов с лесом был настолько плотным, что ощущалась нехватка разъездов для их скрещения, спустя несколько лет объёмы вывоза леса сократились во много десятков раз.

С начала 1990-х гг. было прекращено движение на станцию Сусан (посёлок Нейво-Шайтанка). Нейво-Шайтанский металлургический завод был закрыт и разрушен.

Главным событием 1990-х гг. стало изменение принадлежности АУЖД. Она вышла из подчинения АО «Алапаевсклес», и была передана в муниципальную собственность. Было образовано муниципальное унитарное предприятие (МУП) «Алапаевская узкоколейная железная дорога», позднее переименованное в МУП «Узкоколейная железная дорога Алапаевского района». С того момента почти единственный источник существования АУЖД – дотации из районного бюджета.

В декабре 1998 г. был ликвидирован вокзал Алапаевск-II. Отказ от него объясняли теми соображениями, что здание и ведущий к нему участок пути слишком дорого содержать, а продажа вокзала позволит улучшить финансовое положение. На территории депо Алапаевск, в одном из уже имевшихся к тому моменту зданий, был оборудован новый зал ожидания. Кроме того, вблизи депо был построен новый тупик и низкая посадочная платформа.

В начале 2000-х гг. в посёлке Санкино закрыли леспромхоз, являющийся одной из важнейших производственных структур. Окончательно разобраны свыше 20 ответвлений на участке Ельничная – Санкино – Калач. Население было вынуждено покидать населённые пункты, которые были связаны с «цивилизацией» лишь узкоколейкой. Многие разъехались по близлежащим деревням. К этому моменту узкоколейка связывала лишь девять населённых пунктов. Это был полный развал узкоколейной дороги. В дальнейших перспективах нового строительства путей не предусматривалось.

Таким образом, 1980–1990-е гг. стал переломным моментом в истории АУЖД. Ее экономическая роль была утеряна вместе с ликвидацией лесозаготовительных работ. Поэтому за несколько десятилетий узкоколейка пришла в упадок. Но она до сих пор является фактически единственной всесезонной транспортной артерией для восьми населённых пунктов. Кроме того, она становится объектом внимания туристов не только России, но и иностранных граждан.

Литература

1. «Время пик» и его герои // Алапаевская искра. – 1998. – № 105-106.
2. Алапаевская узкоколейка. – Ч. 1. Алапаевск и поезд. – Режим доступа: <https://varandej.livejournal.com/820279.html>.
3. Болашенко С. Алапаевская узкоколейная железная дорога – история. – Режим доступа: http://infojd.ru/16/aujd_ist.html.
4. Болашенко С. Последняя узкоколейка // Алапаевская искра. Гудок. – 17.09.2003.
5. Болашенко С. Д. Алапаевская узкоколейная железная дорога. – М., 2012.
6. Заповедные железные дороги. Алапаевская узкоколейная железная дорога. – Режим доступа: <https://rusbestrailways.ru/ru/railway/alapaevskaya-uzkokoleynaya-zheleznaaya-doroga-auzhd>.
7. Посёлок Санкино. Алапаевский район. История. – Режим доступа: https://oskolki.moy.su/blog/poselok_sankino_alapaevskogo_rajona_istorij_i_fotografii/2016-02-24-410.