

Министерство образования Иркутской области областное государственное
образовательное учреждение дополнительного образования детей

«Центр детско-юношеского туризма и краеведения»

Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение

«Средняя общеобразовательная школа № 24 р.п. Юрты»

Региональная краеведческая конференция школьников «Байкальское кольцо – 2014»

Секция «История Прибайкалья»

Узкоколейная железная дорога Юртинского леспромхоза

Автор: Бабий Данил Андреевич,

ученик 10 класса МКОУ СОШ

№ 24 р.п. Юрты.

Руководитель: Серебрякова Нина Ивановна,

учитель географии МКОУ СОШ

№ 24 р.п. Юрты.

Адрес учреждения: 665075 Иркутская область,

Тайшетский район, р.п. Юрты, Школьная, 9.

Телефон: 6-11-14.

Электронный адрес: chkola 24 @ jandex. Ru

р.п. Юрты, 2014 г.

Оглавление

1. Введение стр.1-3
 - 1.1. История исследовательской проблемы. Обзор литературных источников.
 - 1.2. Цель, задачи и актуальность исследования.
 - 1.3. Место и сроки выполнения работы.
 - 1.4. Методы исследования.
2. Основная часть стр.4-14
 - 2.1. История строительства узкоколейной железной дороги.
 - 2.2. Техническая характеристика дороги.
 - 2.3. Обслуживающий персонал.
 - 2.4. Экономические показатели работы УЖД Юртинского леспромхоза.
3. Заключение. Выводы по работе стр.15
4. Список литературы стр.16
5. Глоссарий стр.17
6. Приложение стр.18-23
 - 6.1. Карта западного участка Тайшетского района М: 1: 400 000
 - 6.2. Фотоснимок «Изыскание дороги» 1949 г. А.В. Семёнов.
 - 6.3. Погрузка шпал на платформу в п. Красный Бор. 1959 г.
 - 6.4. Укладка новых шпал на строительстве уса УЖД. 1960 г.
 - 6.5. Работники УЖД на ст. Красный Бор. 1960 г.

1. Введение.

1.1 История исследовательской проблемы. Обзор источников.

В течение десяти лет краеведы нашей школы работают по теме «История посёлка Юрты». Одним из направлений краеведческого исследования является история строительства и эксплуатация железных дорог.

Наш посёлок Юрты возник как железнодорожная станция на Транссибирской магистрали в 1903 году¹.

Через полвека было возведено базовое предприятие «Юртинский ЛДК», для которого необходима была мощная сырьевая база. По разработанному «Иркутсклесом» плану работа предприятия рассчитывалась на 25 лет. Не хватало машин, техники, поэтому стали строить УЖД. Спелый лес располагался к северу от Юрт в болотистой, практически безлюдной местности. В 1953 году к северу от Юрт до посёлка Красный Бор была построена узкоколейная железная дорога общей протяжённостью 120 километров².

В начале 90-х предприятие «Юртинсклес» обанкротилось и было расформировано.

В 1992 году сгорела контора предприятия, при пожаре была уничтожена огнём техническая документация строительства и эксплуатации всех цехов и узкоколейной дороги.

До нас никто не занимался вопросом строительства и эксплуатации УЖД. Мы решили связаться с архивами, провести исследование полученных материалов, записать воспоминания бывших работников узкоколейки, собрать фотодокументы.

Обзор источников:

1. ГАИИО. Протоколы партийных собраний коммунистов Первичной парторганизации Юртинского леспромхоза (№ 22 от 03.09. 1959 г.) Ф – 4661. Оп.7,с.7-8; Отчётный доклад о работе первичной парторганизации № 11 от 17.10.1959 г. Ф – 4661,с.41.

2. ГАИИО. Ф – 4661,оп.1, д.7,л.7,8. Архивная выписка из характеристики на Меньщикова А.Г. от 31.08.1959 г.

3. Заметка в газете «Заря коммунизма» о Паце Н.А., шофёре Юртинского ЛПХ от 02.07.1973 г № 25.

4. Заметка в газете «Заря коммунизма» о Герасёве В.А, машинисте УЖД от 09.08. 1973.; бригадире нижнего склада Яровом П.И., Семёнове Ю.В.

5. Заметка о награждении Юртинского ЛПХ денежной премией за II квартал 1973 г. («Заря коммунизма № 30, 1973 г.)

6. Статья И. В. Мартынюк. Первый строитель посёлка (о Сахарове П.В.). «Бирюсинская Новь» № 19, 2007 г.

1. Сборник краеведческих материалов «Моя малая Родина». ОМИР и клуб «Поиск». Юрты. 2006. с.8.

2. Там же, с.15.

7. Карта Юртинского лесхоза (М: 1: 100 000).
8. Схема сырьевой базы Юртинского леспромхоза (М:1: 400 000).
9. Хмелевский А.В., Смушков П.И. Паровоз. М., «Транспорт», 1973.
10. Архив Тайшетской городской администрации. Объяснительная записка о производственно – хозяйственной деятельности Юртинского ЛПХ за 1958, 1959, 1962 г.г. Ф.128, оп.1, ед.хр.5, на 207 листах, ед.хр.23, с.94

Информанты:

1. Поздняков Александр Николаевич, бывший машинист УЖД, 1954 г.р., проживает в п. Юрты;
2. Игнатюк Николай Григорьевич, бывший начальник УЖД, 1942 г.р., проживает в п. Юрты;
3. Никитевич Александр Александрович, бывший начальник УЖД, 1934 г.р., п. Юрты;
4. Новикова Мария Иосифовна, 1938 г.р., путевая рабочая УЖД, п. Юрты;
5. Гончаров Иван Иванович, бывший машинист УЖД, 1929 г.р., п. Юрты;
6. Герасёв Валентин Афанасьевич, бывший машинист УЖД, 1949 г.р., п. Юрты;
7. Беспалов Виктор Иванович, 1941 г.р., бывший бульдозерист Юртинского ЛПХ, проживавший с 1965 по 1987 год в п. Красный Бор, с 1987 года – в п. Юрты.

1.2. Цель, задачи, актуальность исследования.

Цель: определить экономическое значение узкоколейной железной дороги Юртинского леспромхоза для развития лесной промышленности Тайшетского района и Иркутской области.

Задачи:

1. Проанализировать архивные, краеведческие, картографические материалы и сделать выводы;
2. Записать воспоминания бывших работников УЖД, описать фотоматериалы;
3. Опубликовать материалы своего исследования в местной печати, оформить стенд в музее посёлка Юрты;
4. Выявить, какие изменения произошли в экономике посёлка Юрты в связи со строительством узкоколейной железной дороги;
5. Выяснить причины закрытия дороги.

Актуальность исследования.

В настоящее время молодое поколение посёлка Юрты практически ничего не знает о существовании в недалёком прошлом узкоколейной железной дороги. Данная работа

должна способствовать знакомству населения с историей строительства и эксплуатации дороги, и в то же время внести вклад в изучение истории посёлка.

1.3. Место и сроки выполнения работы.

Сбор материалов проводился в Тайшетской городской библиотеке, архивах Тайшета и Иркутска, интервьюирование проводилось в посёлке Юрты у бывших работников УЖД. Данная работа выполнялась с апреля 2013 года по октябрь 2014 года.

1.4. Методы исследования: анализ, интервьюирование, картографический.

2.Основная часть

2.1.История строительства узкоколейной железной дороги

В архивах не удалось найти документы, указывающие на начало строительства дороги. Из статьи И.Мартынюк «Первый строитель посёлка» мы узнали, что в 1949 году в посёлок перебазировался леспромхоз из Алтайского края. Рабочие прибыли с техникой – тракторами, автомашинами. Первые лесозаготовительные предприятия – Юртинский и Пишетский ЛПХ, позже – Красноборский ЛПХ. В 1949 году была транспортная контора треста «Юртстройлес», с 1950 года она получила название УЖД. Официально принятой датой возникновения Юртинского леспромхоза считается 1950 год, когда была отгружена первая продукция на стройки народного хозяйства.

Становление и расширение предприятия в пятидесятые годы проводилось под эгидой Министерства строительства предприятий тяжёлой и металлургической промышленности СССР, решением которого в Юртах в 1952 году создаётся трест «Юртстройлес»³.

С этого года резко увеличиваются капитальные вложения, как в строительство, так и в развитие лесозаготовок.

Ускоренными темпами строится узкоколейная железная дорога, на базе которой создаётся два леспромхоза – Пишетский и Красноборский, строится автомобильная лесовозная дорога круглогодичного действия. Строили УЖД женщины из леспромхоза, которым платили за работу по 150 рублей в месяц. Бульдозерист получал 350-400 рублей. Девятиметровые рельсы надо было поднять вручную (каждая из них весила 200 килограммов) и уложить на шпалы.

В 1954 году принимается проект создания на станции Юрты современного ДОКа в составе лесо - и шпалопильного производств, деревоотделочного цеха и цеха древесноволокнистых плит. Основным препятствием для строительства комбината в то время явилась проблема энергоснабжения. Выход был найден в решении строительства собственной электростанции на базе локомотивов типа «Сампо» и «Маваг», закупленных в Финляндии и Венгрии. Окончательно же проблема энергоснабжения была решена значительно позже с созданием единой энергосистемы Сибири.

В Интернете удалось найти заметку Семёна Кемельмахера о том, что он проводил рекогносцировку местности. Он отмечает, что практически на всём протяжении трасса шла по труднопроходимой тайге с завалами и буреломами, а местами с кустарниками и густой травянистой растительностью (фотоснимок в приложении №2)⁴.

3.Бирюсинская Новь № 19, 2007. Первый строитель посёлка

4.[http:// serbskj. Bratsk – citj. Ru](http://serbskj.Bratsk-citj.Ru).

На этой же странице приводятся воспоминания И.М.Казека: «Узкоколейная дорога относилась к категории лесовозных, принадлежала Юртинскому леспромухозу. Согласно отчётам бывшего Министерства лесной промышленности, первый участок дороги был открыт в 1949 году. На магистрали узкоколейной железной дороги существовали лесные посёлки: Пишет, Октябрьский, Красный Бор. Тяговый подвижной состав Юртинской УЖД первоначально был представлен паровозами. Позднее поступали тепловозы (ТУ – 4 и другие) ⁵.

2.2. Техническая характеристика дороги

УЖД Юрты – Красный Бор – Шегашет. Лесовозная. Колея 750мм. Неэлектрифицированная. Максимальная ^{кратчайшая} длина 120 километров Построена в 1949 году. Закрыта в 1984 году, разобрана. Остались остатки насыпи и сгнившие шпалы ⁶.

По состоянию на сентябрь 2009 года, среди немногих сохранившихся в Юртах объектов узкоколейной железной дороги был пассажирский вагон польского производства Rafawag.

Изучая карту масштаба 1: 400 000 (приложение № 1), делаю описание. Дорога шла на север от Юрт. Она была поделена на участки:

1. До деревни Широкий Лог 7 км (там был колхоз);
2. До деревни Пишет 8 км;
3. До пос. Первомайского (там был химлесхоз) 1,5 км;
4. До деревни Михайло – Шахово 6 км;
5. От пос. Октябрьского до пос. Красный Бор 21 км;
6. От пос. Октябрьского до пос. Землянского 4 км;
7. Пенчет – Красный Бор 42 км.

От Юрт до посёлка Землянского было построено 56 мостов и лотков. В деревне Поперечка было 5 бараков, 22 двухквартирных дома, пекарня, два магазина, столовая и другие объекты. Первым руководителем Пишетского лесопункта был назначен майор в отставке Данил Максимович Гаев. В 1953 году организован трест «Юртинсклес», которым руководил опытный, грамотный специалист Борис Николаевич Бродский, который был направлен в Юрты по направлению Министерства лесной промышленности ⁷.

5. <http://serbskj.Bratsk-citj.Ru>.

6. Там же.

7. Бирюсинская Новь № 19, 2007. Первый строитель посёлка.

2.3. Обслуживающий персонал

По воспоминаниям Никитевича А.А., 1934 г.р., работавшим на УЖД с 1950 по 1984, коллектив дороги составлял 240 человек, слесарей 20 человек ⁸.

Из интервью с Герасёвым В.А., 1949 г.р., в 1962 - 1963 годах УЖД Юртинского леспромхоза стала оснащаться новой техникой. На смену паровозам поступили тепловозы и новый подвижной состав, оснащённый централизованной тормозной системой. Дорога Юртинского ЛПХ считалась министерской, так как полностью применялись автоматические тормоза.

Три тепловоза ТУ – 4 госномер 078; № 116 и № 128 обслуживались экипажами, состоящими из машинистов, помощников машиниста и кочегаров. Валентин Афанасьевич вспоминает, как тепловозы были плохо обеспечены запчастями, поэтому постоянно случались поломки. Герасёв В.А. годовое задание по вывозке леса выполнял на 115 % и был награждён Почётной грамотой комбината «Тайшетлес» и бесплатной туристической путёвкой по Северному Кавказу (1974 г.). За успехи в труде он был награждён знаком социалистического соревнования.

К началу 1964 года два тепловоза бездействовали, два экипажа расформированы. Начальником УЖД в то время был бывший машинист паровоза Работько Виктор Иванович ⁹. Директор Юртинского ЛПХ Метла Иван Фёдорович приложил немало сил, чтобы план по вывозке леса не сорвался.

Также успешно в течение 10 лет на УЖД трудился машинист Гончаров Иван Иванович, 1929 г.р. (копия трудовой книжки и фото прилагается).

В 1966 году начальником УЖД был назначен Хрюкин Александр Карпович, приехавший в Юрты из Нижнеудинского депо. Это был очень требовательный, но справедливый руководитель. В 1971 году начальником УЖД был назначен Круголь Виктор Алексеевич, бывший слесарь, окончивший техникум.

Как видим из перечисленных фактов, на УЖД происходила частая смена начальников. За период функционирования узкоколейной дороги с 1950 по 1984 сменилось 7 человек (кроме названных, еще: Игнатюк Н.Г. 1971-1973 г.г., Никитевич А.А. 1979-1984 г.г.). *Меньшиков А. А.*

Из Иркутского архива на наш запрос получена справка на Меньщикова Алексея Григорьевича, из которой следует, что он являлся начальником УЖД в 1959 году. Работая на УЖД, он организовал занятия по повышению квалификации работников, с его участием было проведена переквалификация машинистов, помощников машинистов и других рабочих ¹⁰.

8. Воспоминания Никитевича А. А.

9. Воспоминания Герасёва В.А.

10. ГАИИО. Ф.4661, оп.1, д.7, л.7,8.

Численный состав работников предприятия колебался от 175 до 280 человек, что тоже свидетельствует о текучести кадров.

Машинисты, помощники машинистов обучались в Иланском железнодорожном училище. Хорошо трудился Гоненко Анатолий Дмитриевич, 1937 г.р., работал машинистом тепловоза с 1963 по 1984 год¹¹.

2.4. Экономические показатели работы УЖД Юртинского леспромхоза

На основании Объяснительной записки к годовому отчёту Юртинского леспромхоза комбината «Тайшетлес» за 1959 и 1962 г.г., можно выделить основные критерии работы предприятия: выполнение плана по вывозке леса; охрана труда и техника безопасности; рационализация и изобретательство; кадры; труд и заработная плата; себестоимость; результаты финансовой деятельности¹².

Юртинский леспромхоз комбината «Тайшетлес» Иркутского СНХ расположен на территории Тайшетского и Шиткинского районов Иркутской области. Резиденция леспромхоза находится в п. Юрты Тайшетского района.

Государственный план по вывозке древесины за 1959 год составляет 365 тыс.м³.

Производственная деятельность леспромхоза основана на базе следующих лесопунктов:

1. Михайло – Шаховский л/п, работающий на базе автогрунтовой дороги с вывозкой леса автомашинами МАЗ – 200, расположен в посёлке Юрты;
2. Пишетский л/п, работающий на базе УЖД. Расположен в п. Октябрьский Тайшетского района;
3. Красно – Борский л/п, работающий на базе УЖД. Расположен в п. Красный Бор Шиткинского района;
4. Юртинская УЖД, задачей, которой является вывозка древесины с Пишетского и Красно – Борского лесопунктов на нижний склад леспромхоза.
5. Нижний склад с погрузочным тупиком широкой колеи, где производится разгрузка древесины с подвижного состава, шпалопиление и отгрузка древесины в вагоны МПС.
6. Юртинский стройучасток, осуществляющий капитальное строительство хозяйственным способом.

Приказом Министра лесного хозяйства СССР от 5 ноября 1948 года за трестом «Юртстройлес»/ныне Юртинский леспромхоз закреплена лесосырьевая база на площади 33, 5 тыс. га с эксплуатационным запасом 5417,4 тыс. м³. Кроме того, за Юртинским ЛПХ закреплена лесосырьевая база в Шиткинском лесхозе общей площадью 69,8 тыс.га с запасом 8570 тыс.м³ леса.

11. Воспоминания Герасёва В.А.

12. ГАИИО.Ф.128, оп.1, ед.хр.5, 109л.

8

В 1959 году план по заготовке древесины был не выполнен (план 355 тыс.куб.м – факт 332 тыс.куб.м, что составило 94 %). Одной из причин невыполнения плана руководство леспромхоза (Кублов И.И.) указало неудовлетворительный ход строительства узкоколейных дорог из-за отсутствия рельс и креплений. При потребности рельс в количестве 1200 т леспромхоз за 1959 год получил 607 т. Строительство УЖД в зимних условиях потребовало дополнительных рабочих силы и денежных затрат¹³.

Также отмечается неудовлетворительное материально – техническое снабжение леспромхоза запасными частями, горюче-смазочными материалами.

В 1959 году в Юртинском ЛПХ произошло 146 несчастных случаев с рабочими, из них один смертельный случай с прицепщиком Горшковым В.В. По всем несчастным случаям потеряно 2249 рабочих дней. Причинами их являлись: несоблюдение правил техники безопасности, неисправности дорог и подвижного состава лесовозных дорог.

В связи с нарушениями техники безопасности уволено 27 человек. В архиве найден документ от 17.01.1960 года, подписанный техническим инспектором Сенниковым о гибели кондуктора Исаева В.А. (копия документа прилагается)¹⁴.

Протоколы заседаний партийного бюро 1960 г..

Сумма годовой экономии от внедрения рациональных предложений составила 266, 3 тыс.р.

ЛПХ был организован в октябре 1957 года, в декабре 1959 года объединён с ДОКом.

По состоянию на 01.01.60 г. Юртинским ЛПХ принято 748 человек, уволено 565 человек (в 1958 г. численность рабочих 1075 человек). Как видно из этих данных, на предприятии наблюдалась большая текучесть кадров (директор Юртинского ЛПХ Кублов И.И.). Приказом от 03.07.1961 г. № 285 начальника комбината «Тайшетлес» Евдокименко было установлено дорожно-строительные работы вести в две смены.

Начальником производственного отдела назначить Носкова И.Ф.

На 1960 год парк УЖД был обеспечен тремя паровозами серии ГР и одним паровозом ОП-2. Они практически не работали в связи с отсутствием запасных частей и для леспромхоза были излишними. Если на паровоз можно было прицепить 10 платформ, то пришедшим им на смену тепловозам всего 5, зато эффективность их работы была гораздо выше. Ввиду низкой экономичности постройка паровозов в нашей стране с 1956 года была прекращена.

13. Архив Администрации Тайшетского района. Ф.128, оп.1, ед.хр.5, 36 л.

14. ГАИИО Ф.4661, оп.1, пл.19.

Важнейшим условием исправного содержания и нормальной безаварийной работы паровоза является тщательный и бережный уход за ним и повседневный контроль его состояния со стороны паровозной бригады¹⁵.

Для увеличения сцепления колёс с рельсами и предупреждения буксования в необходимых случаях на рельсы под колёса паровоза подаётся сухой песок, запас которого находится в специальном резервуаре, называемом песочницей, которая вмещает 500- 800 кг песка.

Инвентарь паровоза:

- Ручной сигнальный фонарь
- Сигнальные флаги
- Шесть петард с факелом
- Вёдра для смазки и для масла
- Бидоны для антинакипина
- Маслёнки с носками
- Чайник для кипятка
- Комплекты инструментов.

Также в объяснительной записке отмечено, что строительство новых усов и ветки УЖД длиной 5 километров будет улучшено благодаря применению полученного путеукладчика¹⁶. Шестая ветка УЖД, обслуживающая Пишетский ЛЗП, имела объём работ на протяжении 4,5 км дороги, а также веток и усов. На этом участке было закреплено: 1 бульдозер, бригада рабочих в количестве 12 человек, работающих в две смены. Ответственным за выполнение назначен технорук Пишетского ЛЗП тов. Дмитриев Ю.К.

7-ю ветку УЖД и ветки от магистрали обслуживал Красно – Борский ЛЗП. Объём работ – 5,5км. Закреплено: 1 бульдозер и 12 человек рабочих. Назначен ответственным за исполнение работы технорук Челубеев Г.Н. Магистраль и ветки УЖД. Объём работ- 20 км. Проведена частичная смена шпал и балластировка на перегоне Поперечка-Красный Бор. Выделено рабочих 23 человека. Закреплено на ремонте: 1 паровоз, балластная вертушка и экскаватор Э - 651. Назначен ответственным за выполнение начальник УЖД тов.Негода В. А.¹⁶.

Перерасход заработной платы за 1959 год составил 43 тыс.р., ввиду невыполнения плана по вывозке леса. В партийных документах указывается на ошибки планового отдела леспромхоза, который не знал положения дела и отвода лесосеки, особенностей дороги в летнее и зимнее время, не учитывал рельеф местности.

15.ХмелевскийА.В., Смушков П.И. Паровоз. Учебник для технических школ ж.д. транспорта. М., «Транспорт», 1973.
16.Приказы по личному составу: Архив Администрации Тайшетского района.Ф.128, оп.1, ед.хр.88, с.16

Результаты финансовой деятельности. По балансу доходов и расходов леспромхозу на 1959 год предусматривалась прибыль от промышленной деятельности в сумме 4826 т.р., перевыполнение плана на 134 т.р. Причиной образования сверхнормативных запасов явилось неотгруженная древесина у линий ж.д., скопление её на верхних складах ¹⁷.

На протяжении многих лет Юртинский ЛПХ поставлял ЛДК пиловочное сырьё хвойных пород (преимущественно сосну), оставляя на корню расстроенную рубками лиственную древесину. Летом 1957 года было начато строительство лесопильного цеха, бассейна, сортировочной площадки, биржи сырья, котельной ¹⁸.

Строительство комбината дало мощный толчок дальнейшему развитию станции Юрты (в 1957 получила статус рабочего посёлка.). Шло интенсивное строительство частного сектора, в котором проживали строители и рабочие будущего комбината ¹⁹.

Предприятие рассчитывалось эксплуатировать в течение 25 лет при установленном лимите годового отпуска леса 428 тыс.куб.м., а фактически функционировало 44 года.

В Объяснительной записке Юртинского ЛПХ за 1962 год названы средства связи с комбинатом «Тайшетлес»: телефон, радио, почта, железная дорога. Лесоучастки, РММ, УЖД с леспромхозом связаны телефоном, узкоколейной дорогой ²⁰.

УЖД и нижний склад Юртинского леспромхоза осуществляет работы: вывозку сортиментов и хлыстов Красно – Борского и Пишетского лесопунктов на расстоянии 58 км. Выполнение производственного плана составило 106,6% по заготовке и вывозке древесины. В работе задействовано 30 лесовозных автомобиля, 15 паровозов и тепловозов. По себестоимости Юртинского ЛПХ сложилась экономия за 1962 год в сумме 24 тыс.р. (Калькуляция содержания транспорта, механизмов и прочих обслуживающих производств за 1962 год прилагается).

На 01.01.1963 год состояло рабочих по ЛПХ 1053 человек. В 1962 году уволено 803 человека, вновь поступило на работу 576 человек. Произошло сокращение численности рабочих, руководство ЛПХ стало более качественно подбирать кадры.

Количество несчастных случаев по сравнению с предыдущими годами снизилось, за 1962 год произошло 77 случаев с рабочими и служащими, из них два несчастных случая со смертельным исходом (директор Юртинского ЛПХ И.И.Метла) ²¹.

17. Архив Администрации Тайшетского района. Ф.128, оп.1, ед.хр.5, 36 л.
18. Архив Администрации Тайшетского района. Ф.128, оп.1, ед.хр.23, с.274.
19. Краеведческие материалы ОМИР и клуба «Поиск». Юрты. 2006.
20. Архив Администрации Тайшетского района. Ф.128, оп.1, ед.хр.5, 36 л.
21. там же, 42 л.

11

Руководство предприятия наметило мероприятия по выполнению производственного плана на 1963 год:

1. Механизировать разгрузку древесины с вагонов УЖД;
2. Использовать строительный поезд на базе мотовоза МД – 54 на строительстве дорог УЖД;
3. Провести усиленную работу по изжитию внутрисменных простоев и создание необходимых условий для бесперебойной работы цехов, бригад и механизмов.

Если общий план по Юртинскому ЛПХ составлял 400 000 - 420 000 куб.м. древесины, то план на УЖД был 210 – 350 000 куб.м. Численный же состав работников УЖД колебался от 175 до 280 человек, то есть в 4 раза меньше, чем в леспромхозе ²².

Какое же количество древесины одновременно мог везти тепловоз? Это вопрос мы задавали практически всем машинистам и начальникам УЖД. По свидетельству Позднякова А.А., бывшего машиниста УЖД, работавшего на этом предприятии с 1975 по 1982 год, с ним в экипаже работал Родионов Виктор, Сергиенко Пётр. Тепловоз ТУ - 4 вёз 5 сцепов по 25 куб.м. древесины. Путь проходил до Красного Бора 40 километров по УЖД, потом ещё за Красный Бор по усам 60 км. Через каждые 10 км пути были разъезды с диспетчерами и телефонами. Диспетчера: Шванёва Римма Сергеевна, Банцев, Юрковец. Зимой по узкоколейке в день проходило по 11 тепловозов, летом- 4-5. Когда заканчивались бора, брали берёзу, осину. Леспромхоз заключил договор с Усольской спичечной фабрикой о поставке на предприятие осины. В посёлке Красный Бор было три тепловоза, свой гараж (фото в приложении – отгрузка шпал на платформу тепловоза) ²³. Максимальная скорость движения состава 20 км/час, но ездили по 40 км/час и более. Тепловозы были механические, на дизельном топливе (солярка). Самый большой был тепловоз ТУ- 4 (на УЖД появился в 1960 году), ТУ-2 был маленький (фото тепловозов в приложении). Был ещё тепловоз ТУ – 200. В 70-е годы план выполняли и перевыполняли (по ЛПХ план был 400 000 куб.м. древесины). Машинисты получали по 300- 400 рублей в месяц плюс премиальные, квартальные, всё зависело от вывозки. Летом больше стояли на ремонте. В летний период рельсы от нагревания Солнцем расходились, возникали перекосы, сцепы падали. Это приводило к аварийным ситуациям с травмами и гибелью людей.

22. Архив Администрации Тайшетского района. Ф.128, оп.1, ед.хр.23, с.274.

23. Воспоминания Позднякова А.Н.

12
В газете «Заря коммунизма» (№ 19, 1973 г) опубликована заметка «Юртинский леспромхоз в числе победителей». Коллегия Министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности СССР и президиум ЦК профсоюза рабочих лесной, бумажной и деревообрабатывающей промышленности, рассмотрев итоги работы предприятий, успешно выполнивших план и социалистические обязательства второго квартала 1973 года, постановили: присудить второе место и выдать денежную премию Юртинскому леспромхозу комбината «Тайшетлес»²⁴.

Из беседы с Новиковой Марией Иосифовной, 1938 г.р., работавшей с 1953 по 1956 г.г. путевой рабочей: «От Широкого Лога был сильный уклон дороги, здесь всегда происходили аварии. Иногда мы по два дня не приезжали домой, ели хлеб с черемшой. Паровоз топился дровами, которые заготавливали вручную Степан Шпаков, Пётр Кирпиченко. Погибли на УЖД Женя Задороженко, 18-летняя Валя Коваленко, которую проволокой от сцепа затянуло в скаты»²⁵.

Пассажирский поезд на УЖД состоял из двух вагонов с тепловозом. Жители Юрт называли его «Матаня». В летний период многие юртинцы ездили на «Матане» по ягоды и грибы в тайгу²⁶.

В «Объяснительной записке» архива Тайшетской администрации найдены приказы начальника комбината «Тайшетлес» Евдокименко: «В целях оказания помощи Тайшетскому химлесхозу в отгрузке живицы канифольным заводам во втором полугодии 1961 года приказываю:

1. Директору Юртинского ЛПХ тов. Никитину Алексею Никитовичу ежемесячно до конца года по заявкам химлесхоза выделять по три платформы порожняка под погрузку живицы на станцию Красный Бор УЖД с транспортировкой груженых платформ на станцию Юрты;
2. Погрузку, разгрузку живицы производить силами и средствами Тайшетского химлесхоза.

Приказ № 286.

За нерациональное использование лесосечного фонда, оставление нетронутого рубкой чистого соснового древостоя в количестве 10 000 куб.м, тяготеющего на левый ус шестой ветки и преждевременное снятие 1 км уса, оставление на складе невывезенных деловых сортиментов, начальнику производственного отдела тов. Носкову И.Ф. объявить строгий выговор. Указать директору ЛПХ тов. Никитину А.Н. его недостаточное внимание к работе Пишетского ЛЗП и отсутствие увязки в работе аппарата ЛПХ²⁷.

24. «Заря коммунизма» №19, 1973.

25. Воспоминания Новиковой М.И.

26. Краеведческие материалы ОМИР и клуба «Поиск». Юрты. 2006.

27. Архив Администрации Тайшетского района. Ф.128, оп.1, ед.хр.23, с.274.

3. Заключение.

В результате проведённого исследования можно сделать следующие выводы:

1. Посёлок Юрты, расположенный в Тайшетском районе Иркутской области, являлся начальным пунктом узкоколейной железной дороги Юртинского леспромхоза, протяжённость которой на пике развития составляла не менее 70 километров. Узкоколейная дорога относилась к категории лесовозных;
2. Согласно отчётам бывшего Министерства лесной промышленности, первый участок узкоколейной железной дороги был открыт в 1949 году;
3. На магистрали дороги существовали лесные посёлки Пенчет, Октябрьский, Первомайский, Красный Бор, а также колхозы в деревнях Широкий Лог, Пишет;
4. Тяговый подвижной состав Юртинской узкоколейной железной дороги первоначально был представлен паровозами. Позднее поступали тепловозы (ТУ -2, ТУ-4 и другие);
5. Юртинский леспромхоз («Юртинсклес») являлся крупным предприятием, объём перерабатываемого леса был большим. За 35 лет существования УЖД было вывезено 7 миллионов куб.м. древесины. Однако уже в 70-х годах значительная часть леса доставлялась в Юрты автомобильным транспортом;
6. В 1984 году узкоколейная железная дорога была закрыта, в 1993 году полностью разобрана, рельсы были вывезены в Китай; тепловозы отправлены на станцию Иланская Красноярской железной дороги. *часть работников переехала в Красноярский край в селения Ванис*
Строительство Причиной закрытия дороги явилось истощение лесосырьевой базы, а также объездной дороги через Шиткинский тракт;
7. В связи с закрытием узкоколейной дороги были расформированы все населённые пункты; местность обезлюдела на всём протяжении до пос. Иванов мыс; работники УЖД в количестве 240 человек остались без работы.

Результаты исследовательской работы будут использованы как основа музейной экспозиции, во внеклассной работе и опубликованы в местной газете.