

УДК 656.2

С. В. Лелеко*

ОЧЕРКИ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В МОНГОЛИИ

Сооружение железной дороги в Монголии стало одной из грандиозных строек XX в. Трансмонгольская магистраль позволила решить многие социально-экономические и геополитические задачи, стоявшие перед нашей страной. История этой стройки привлекает внимание многих исследователей. Особое значение имеют воспоминания непосредственных участников строительства. Автор предлагает читателю материалы, позволяющие глубоко и детально показать многие страницы истории железнодорожного строительства в Монголии.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история железнодорожного строительства, железнодорожные войска, Монголия, Улан-Баторская железная дорога.

S. V. Leleko

HISTORY ESSAYS RAILWAY CONSTRUCTION IN MONGOLIA

The construction of the railway in Mongolia has become one of the grandiose construction projects of the twentieth century. The Trans-Mongolian Highway has made it possible to solve many socio-economic and geopolitical problems facing our country. The history of this construction site attracts the attention of many researchers. Of particular importance are the memories of the direct participants in the construction. The author provided materials to the magazine that allow you to deeply and in detail show many pages of the history of railway construction in Mongolia.

KEYWORDS: history of railway construction, railway troops, Mongolia, Ulaanbaatar railway.

Хоть эта работа не про политику, а про железные дороги, но так или иначе касаться политических решений придется – такова жизнь. Поэтому отдадим дань монгольским руководителям далекого прошлого:

* **Лелеко Сергей Вячеславович**, ветеран железнодорожных войск, участник железнодорожного строительства в России, Монголии, Молдавии и на Украине, член Тюменского отделения Российского военно-исторического общества.

они были мудрыми людьми и еще в позапрошлом веке считали, что для развития Внешней Монголии железная дорога очень нужна.

Отметим, что еще в 1895 г. с проектом строительства ветки Транссибирской магистрали через Монголию к российскому императору обращался выдающийся российский политический и общественный деятель и дипломат, знаменитый врач и ученый бурят-монгольского происхождения Петр Александрович Бадмаев. Он смог убедить императора в важности этой идеи и даже вроде бы получил для этого ассигнования в размере 2 млн р. золотом. Правда, тогда в результате серьезной конкуренции в среде российских купцов магистраль начали строить не через Монголию, а на территории Маньчжурии. Позднее, в 1910 г., уже Россия предложила Китаю проект сооружения железной дороги от оз. Байкал до Пекина, трассу которой собирались проложить через пустыню Гоби. И этот проект по разным причинам не был реализован. Затем в августе 1911 г. специальная монгольская делегация в составе Ч. Ханддоржа, ламы Цэрэнчимиды и гун Хайсана посетила Москву для передачи просьбы правительства Монголии о помощи в постройке железной дороги.

Однако в то время было слишком много препятствий для выполнения этих созидательных планов, в том числе из-за серьезной внутривнутриполитической борьбы в самой Монголии с участием Китая [1]. И это несмотря на то, что император Николай II был сторонником реализации данного амбициозного проекта, не только имевшего экономическое значение, но и способствовавшего усилению влияния России в Азиатском регионе.

Позже монгольские политические деятели Сайн-Нойон-хан Тугс-Очирын Намнансурэн и ван Удай вновь обратились к российскому правительству с аналогичной просьбой, но и тогда накал внутривнутриполитической борьбы в Монголии, внутривнутриполитические и международные проблемы России воспрепятствовали принятию положительного решения по данной стройке. Вскоре началась Мировая война, в ходе и после которой, как известно, произошли такие события, которые перевернули не только казавшиеся незыблемыми устои северного соседа, но и всего мира – до строительства ли железной дороги в Монголии тогда было.

И все-таки, несмотря ни на что, вопрос о строительстве южного участка Восточно-Сибирской железной дороги до границы с Монголией протяженностью 253 км (в некоторых источниках – 246 км) все равно оказался на повестке дня, только уже у новой, советской власти [2]. А власть эта, как известно, никаких купцов не слушала и руководствовалась только политическими, военными и экономическими критериями для построения социалистического общества и его защиты от врагов, поэтому для подобных строек уверенно привлекала в том числе бывших

купцов и многие сотни тысяч неблагонадежных, по ее мнению, граждан. Граждан таких, как известно, именно в это же время немало «выявили» и в братской Монголии, и никуда от этого, к сожалению, не денешься и ничего не изменишь: что было, то было.

Стройка эта, порученная для исполнения Управлению строительства БАМа (БАМлаг ГУЛАГ НКВД СССР) и получившая номер 202, началась в 1937 г. в соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) от 5 сентября 1937 г. № 1529-350 с привлечением более 42 тыс. советских «врагов народа». И дорога до государственной границы СССР с Монгольской Народной Республикой в 1939 г. была построена, появилась теперь всем известная станция Наушки, и можно было продолжать стройку на территории МНР.

Наверное, тут вполне уместно напомнить читателю об объемах работ этой не самой большой в то время железнодорожной стройки Советского Союза: земляных работ было выполнено – конечно, с помощью лопат, носилок и тачек – 9,3 млн м³, объем балластировочных работ составил 563 тыс. м³ щебня. Информацию о количестве искусственных сооружений и их видах опустим – их тоже было немало. Только в 1938 г. стройка в целом обошлась бюджету Страны Советов в 136 млн советских, не привязанных ни к каким иностранным валютам рублей. К сожалению, данных о безвозвратных потерях среди тружеников этой стройки не существует.

Правда, в тот период при реализации железнодорожных проектов существовало множество сложностей и препятствий, прежде всего международного характера. В рассекреченных ныне документах Генерального штаба РККА (документ № 76-105; не позднее 19 августа 1940 г. [3]), кроме угроз с Запада, прямо указывалось на вероятную агрессию со стороны Японии, войска которой уже вели захватническую войну в Китае и постоянно нарушали границу МНР на востоке. Вскоре, как известно, возник и первый военный конфликт в районе оз. Хасан – первое боевое столкновение РККА с японской армией на восточных рубежах СССР. В этих условиях советское правительство, имевшее только одного верного союзника – Монгольскую Народную Республику, принимало все меры к ускоренной подготовке не только собственных и монгольских вооруженных сил, но и транспортных коммуникаций, в том числе на территории МНР как потенциального объекта возможной агрессии со стороны Японии.

Вероятно, поэтому до начала Великой Отечественной войны так и не было принято решение продолжить строительство железной дороги дальше по территории Монголии, до Улан-Батора – главная угроза находилась на восточной границе. Зато было принято другое, менее за-

тратное, но очень важное для развития производительных сил молодого Монгольского государства решение – о прокладке узкоколейной железной дороги Улан-Батор – Налайх. Именно с этой, скромной по масштабам стройки началась история железных дорог Монголии.

Множество источников повествует о проблемах, которые в 1930-е гг. имелись в молодой стране, где впервые в истории Востока установился режим народной власти.

Конечно, только с помощью северного соседа и под его руководством, с его жестокими методами и ошибками, в тех очень непростых условиях можно было надеяться на независимое – прежде всего от Китая – развитие страны. Ведь в 1920–1930-х гг. понятие «Внешняя Монголия» многими в мире воспринималось именно как территория, подвластная Китаю. Правда, вскоре на эту территорию жестко вклинилась Япония со своими притязаниями не только на весь Китай, но и на эту самую Внешнюю Монголию. Поэтому в 1934 г. между СССР и МНР было заключено соглашение о взаимной помощи: именно тут, в глубине Азии, зрел тогда новый передел мира, и роль будущей независимой страны Монголии в нем выглядела очень незавидной. Впрочем, целью этой работы является вовсе не анализ политики прошлого – об этом написано очень много книг. Наша задача совсем другая.

Итак, угольные копи Налайха давно известны в Монголии, но доставка угля в столицу всегда была делом непростым – не станем углубляться в эту проблему. Лучше сразу обратимся к фактам и документам.

Переговоры между руководством МНР и СССР о строительстве узкоколейной железной дороги от угольных копей Налайха до Улан-Батора начались еще в январе 1935 г., но вопрос долго не решался.

В январе 1937 г. в ходе визита в Москву председатель Совета министров и министр иностранных дел МНР Анандын Амор во время переговоров вновь обратился к советскому правительству с просьбой в том числе о строительстве узкоколейной железной дороги для нужд развития промышленности страны. Вот перед нами первый документ, полученный руководством МНР от полномочного представителя СССР в МНР С. М. Миронова в ноябре 1937 г.:

**ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ И МИНИСТРУ
ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ МНР АМОРУ
5 ноября 1937 г.**

В дополнение к переговорам, которые Вы вели в Москве в январе 1937 г. с Правительством Союза ССР, имею честь по поручению последнего сообщить, что оно согласилось принять на себя выполнение

заказа Правительства МНР на строительство узкоколейной железной дороги от угольных копей Налайха до г. Улан-Батор и на доставку для нужд этой дороги потребного количества паровозов и вагонов на следующих условиях:

1. Правительство СССР возложило строительство этой дороги на Народный Комиссариат путей сообщения, которому поручено начать работу в текущем году.

2. Правительство МНР соглашается оказывать содействие строительной организации в обеспечении строительства местными транспортными средствами и материалами, а также Правительство МНР соглашается освободить от таможенного и иного обложения оборудование, завозимое из СССР для нужд строительства, и все остальные операции.

3. Правительство СССР предоставляет Правительству МНР долгосрочный кредит в размере, необходимом для оплаты стоимости строительных работ, подвижного состава и прочих материалов.

4. Правительство СССР полагает, что погашение долгосрочного кредита Правительством МНР начнется через 10 лет после окончания постройки дороги и сдачи ее в эксплуатацию и закончится в течение последующих 10 лет путем ежегодных взносов Правительству СССР одной десятой части суммы кредита.

5. Долгосрочный кредит, упомянутый в п.п. 3 и 4, предоставляется Правительству МНР из трех процентов годовых. Оплата этих процентов должна быть начата через один год после окончания постройки дороги и сдачи ее в эксплуатацию.

6. Сумма затрат, имеющих быть произведенными Правительством СССР на выполнение данного заказа, будет окончательно установлена и уточнена по окончании строительства и представлена Правительству МНР в виде финансового отчета строительства.

7. После окончания строительства и сдачи дороги в эксплуатацию между Правительствами СССР и МНР имеет быть подписано соглашение о порядке и сроках погашения Правительством МНР долгосрочного кредита, предоставляемого ему Правительством СССР на основах и принципах, изложенных в п.п. 2, 3 и 4.

Доводя о вышеизложенном до Вашего сведения, я прошу Вас подтвердить Ваше согласие с ним.

Пользуюсь случаем выразить Вам свое глубокое и искреннее уважение.

Полномочный Представитель СССР в МНР

С. М. Миронов

Ничего в стиле этого дипломатического документа мы не изменили, но требуется кратко прокомментировать основные его положения и указать на неясности, которые и сегодня могут вызвать немало вопросов. Из преамбулы ясно: заказ правительства МНР был принят, ближайшему другу и союзнику нужно было помогать. Теперь по пунктам:

1. Выполнение заказа на строительство узкоколейной железной дороги Улан-Батор – Налайх поручено НКПС СССР, который должен был приступить к работе прямо в текущем, 1937 году. Значит, раз так быстро все нужно было делать, можно предположить, что все подготовительные работы и мероприятия были уже выполнены, и это, а также ответное письмо товарища Амора полномочному представителю СССР С. М. Миронову не что иное, как юридическое обоснование, а может быть, закрепление факта начала работ по этому объекту.

Тут стоит пояснить, что именно должно было входить в эти самые подготовительные работы: изыскание трассы и создание рабочего проекта, разработка смет на все виды работ – земляные, мостовые, путевые, строительство зданий, сооружений, в том числе организация водоснабжения, связи и сигнализации, подготовка рабочей силы, наконец. Но из данного пункта неясно, кому именно в этом уважаемом ведомстве – Народном комиссариате путей сообщения СССР – эта работа поручалась. Есть уверенность только в том, что проектирование всех объектов дороги было поручено специалистам проектного отдела Особого корпуса железнодорожных войск. Но самое удивительное дальше.

2. Вот он, самый интересный пункт, с которым в своем ответном письме товарищ Амор выразил полное согласие. Содержащееся в нем условие правительства СССР записано прямо и просто: «Правительство МНР соглашается оказывать содействие... местными транспортными средствами и материалами», а также в вербовке рабочей силы». И это очень интересно! Откуда в МНР в те времена могло быть потребное для строительства такое немалое для Монголии количество машин? Ну, материалы, например камень, песок, может быть, даже лес, – это понятно. Но машины? А рабочая сила – это еще интереснее! Откуда для выполнения вышеупомянутых работ, пусть даже на узкоколейной железной дороге, могли тогда взяться в МНР рабочие – землекопы, путейцы, плотники, бетонщики? Их требовалось многие сотни человек – дальше уточним, сколько именно. Сейчас абсолютно неизвестно, выделялся ли фактически автотранспорт и рабочая сила от Монгольской Народной Республики. А вдруг такое было?

Надеемся, что в Монголии найдутся молодые историки, которые захотят выяснить истину, завуалированную в п. 2 приведенного документа. Таможенные, кредитные и прочие вопросы, затронутые в нем, на наш взгляд, не имеют прямого отношения к строительству, и комментировать их мы не будем. Только повторимся, что в ответном письме полномочному представителю СССР Миронову председатель Совета министров и министр иностранных дел МНР А. Амор полностью подтвердил все условия, на которых Советский Союз брался за выполнение этой задачи. Включая... вербовку рабочей силы.

Нигде, никогда и, по-моему, никто не слышал о вербовке рабочей силы в Монголии в 30-е гг. прошлого столетия. Ее и сейчас-то, спустя 80 с лишним лет, как кажется, сложно завербовать, хотя население страны увеличилось почти в 4 раза. Тогда кто же строил дорогу, возможно, начав работу еще в 1936 г., а может, и раньше?

Придется вспомнить о январских переговорах 1937 г. в Москве: там наверняка обсуждались и вопросы оказания военной помощи МНР в случае вторжения на ее территорию Японии, угроза которого сохранялась. И уже осенью 1937 г. в связи с постоянными провокациями на границе с гибелью монгольских пограничников и явными намерениями японской военщины вторгнуться в пределы МНР советское правительство по просьбе правительства Монголии ввело части Красной армии на территорию республики. Войска Красной армии получили приказ быть готовыми оказать помощь монгольскому народу и, по сути дела, своей стране тоже в случае необходимости. Опять же, не беремся тут полемизировать с немалым числом новых, юных оппонентов из России, Монголии и других стран, нашедших «новые» трактовки событий тех лет. Все тогда именно так было, и это наша общая история – ее не изменишь, поэтому предлагаем принимать ее такой, какой она была.

И все-таки нужно выяснить, кому же была поручена эта совсем мизерная по масштабам Советского Союза, но такая важная, а главное – первая железнодорожная стройка в МНР, о которой сейчас прочитать что-нибудь существенное практически нигде невозможно.

Итак, на территорию Монгольской Народной Республики уже вторично были введены вооруженные силы Советской России, в состав которых входила воинская часть, специально сформированная Особым корпусом железнодорожных войск именно для целей строительства узкоколейной железной дороги Улан-Батор – Налайх. Это был специальный отдельный железнодорожный батальон – вот она, оказывается, рабочая сила. Правда, имеется только часть информации: удалось найти документальное подтверждение лишь факта вывода 8-го отдельного

эксплуатационного железнодорожного полка (ОЭЖДП) с территории МНР в 1941 г., после начала Великой Отечественной войны [4]. Дата ввода его или другого полка на территорию МНР пока неизвестна. Но ведь она была, эта дата. И к ней мы еще вернемся, а сейчас кратко о самой дороге.

Однопутная узкоколейная железная дорога колеи 750 мм протяженностью 43 км должна относиться к дорогам не ниже II категории, с шириной основной площадки земляного полотна 3 м. Проектировщики продольный профиль спроектировали в пределах норм, установленных в СССР для узкоколейных железных дорог, а строители использовали, скорее всего, типовые, стандартные поперечные профили земляного полотна. Общий (рабочий) объем земляных работ составил 535 тыс. м³ грунта, т. е. примерно по 12,4 тыс. м³ на 1 км трассы и, значит, по 1240 м³ грунта на пикет (100 м пути). Это, надо сказать, приличный объем работы, учитывая то, что землю из выемок и резервов строители разрабатывали и укладывали в насыпи вручную, используя ломы, лопаты, тачки и носилки. Рельсы использовались типа Р-18, о типах шпал сведений пока нет.

Теперь о людях. Руководили строительством советские военные специалисты, впоследствии блестяще проявившие себя в годы Великой Отечественной войны. Их фамилии известны из ряда источников [5].

Первый в данном списке – командир батальона А. Ф. Чайковский. Этот офицер в период 1932–1935 гг. был командиром 2-го отдельного батальона механизации железнодорожных работ Особого корпуса железнодорожных войск, затем, в 1935–1937 гг., командиром 6-го отдельного строительного железнодорожного полка, подчиненного 1-й отдельной железнодорожной бригаде (ОЖДБр). После окончания строительства первой узкоколейной железной дороги в МНР А. Ф. Чайковский был назначен командиром корпусного железнодорожного парка (1938 г.), где во время службы заработал высокие правительственные награды.

После 1938 г. на стройке предположительно мог оказаться и эксплуатационный железнодорожный полк, командир – капитан Д. Е. Остриков, о котором вспомним позднее.

На сайте Министерства обороны России «Подвиг народа» можно узнать о боевом пути А. Ф. Чайковского на фронтах Великой Отечественной войны. Там, в частности, экспонируется представление к награждению орденом Отечественной войны II степени помощника командира 1-й ОЖДБр по тылу (3-й Белорусский фронт) полковника Чайковского А. Ф., подписанное командиром бригады, Героем Социалисти-

ческого Труда полковником Дугиным 7 июля 1944 г., за героические труды по обеспечению восстановительных работ бригады. Кроме этой высокой награды, полковник А. Ф. Чайковский за свои труды на других ответственных должностях заслужил самые высокие награды СССР: ордена Ленина, Красного Знамени и Отечественной войны I степени, не считая медалей.

Второй из известных нам руководителей – Н. А. Кудряшов. До прибытия в 8-й ОЭЖДП в Улан-Батор служил помощником командира 3-го отдельного батальона механизации железнодорожных работ по технической части (1933–1935 гг.), затем на такой же должности – в 25-м отдельном строительном железнодорожном полку (1935–1937 гг.). Сведений о службе в МНР того периода пока не найдено – возможно, на строительство железной дороги Улан-Батор – Налайх он был командирован временно. Позднее Н. А. Кудряшов – военинженер 2-го ранга, командир 86-го отдельного строительно-путевого железнодорожного батальона (1938–1940 гг.), участник строительства железнодорожной линии Борзя – Баян-Тумэн. Подполковник Кудряшов Николай Анатольевич – участник Великой Отечественной войны, указом Президиума Верховного Совета СССР был награжден медалью «За боевые заслуги».

Следующий в списке – А. М. Кузнецов. Сведений о его участии в строительстве узкоколейной железной дороги Улан-Батор – Налайх тоже пока не обнаружено, но можно предположить, что военинженер 2-го ранга Кузнецов Аркадий Михайлович также был временно командирован на эту стройку. Затем он служил помощником командира 86-го отдельного строительно-путевого железнодорожного батальона по технической части (1938–1940 гг.) и командиром этого батальона (1940–1942 гг.). Участник строительства железной дороги Борзя – Баян-Тумэн. На сайте «Подвиг народа» есть представление к награждению начальника штаба 43-й ОЖДБр военинженера 2-го ранга (подполковника) Кузнецова А.М. орденом Красного Знамени за успешное руководство частями соединения при восстановлении железных дорог фронта, личное мужество и храбрость (1942 г.). Через год уже командир 43-й ОЖДБр полковник А. М. Кузнецов получит второй такой орден за умелое руководство своим соединением, отличную организацию и досрочное выполнение работ по восстановлению железных дорог в полосе 3-го Белорусского фронта.

Еще один руководитель этой стройки, упоминающийся в источнике, – И. Н. Коновалов. Но о нем пока никаких сведений нет.

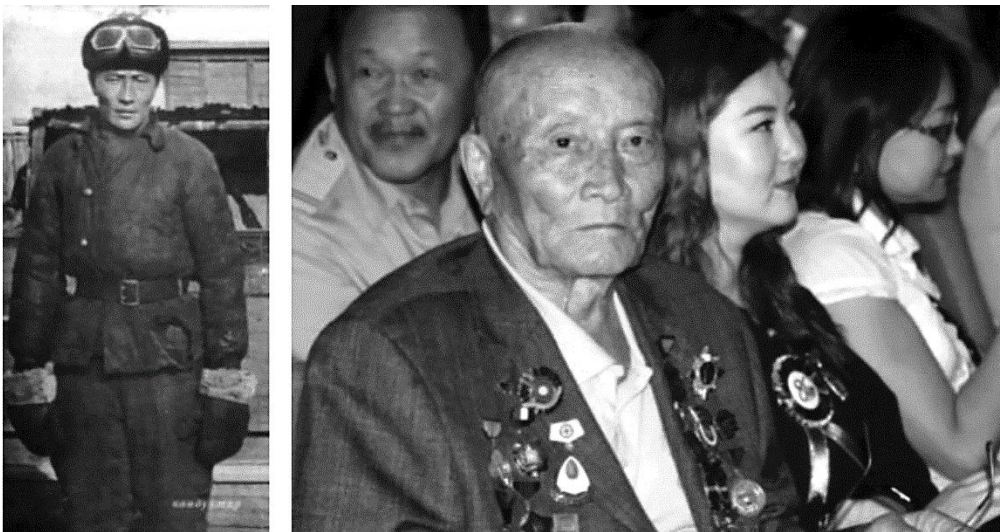
На протяжении 43 км было запроектировано и построено несколько отдельных пунктов для пропуска встречных поездов. Станций всего построили восемь, из которых три основных: Комбинат, Амгалан и Налайх, а также пять промежуточных: Сухэ-Батор, Металлургический Завод, Консул, Баянзурх, Давсаны – эти сведения известны. Основные станции, разумеется, имели некоторое путевое развитие для организации грузовой и маневровой работы, экипировки и обслуживания подвижного состава. А остальные, видимо, были простыми двухпутными разъездами для пропуска встречных поездов. Судя по имеющимся фотографиям, заправка паровозов водой осуществлялась только на конечных (основных) станциях дороги, а запас воды для паровозов возили с собой на специальной платформе с цистерной – на фотографии¹ (рис. 1) ее прекрасно видно.



Рис. 1. Поезд на дороге Улан-Батор – Налайх

¹ Фотография дает читателю полное представление о том, каким образом выполнялись земляные работы при строительстве этой узкоколейной железной дороги: аккуратные резервы (т. е. продольные выемки грунта), расположенные справа от насыпи, выполнены вручную в полном соответствии с типовыми поперечными профилями узкоколейных железных дорог: механизмами так аккуратно не сделаешь. Да и не было механизмов.

На снимке поезд явно тяжеловесный – платформ больше 30, значит, его вес мог быть больше 250 т! На платформах видны два кондуктора, а находящихся в хвосте на фото не видно. Эти работники играли тогда очень важную роль при обеспечении своевременного и правильного торможения состава. Эта ответственная работа выполнялась вначале военными железнодорожниками эксплуатационного батальона 8-го ОЭЖДП, а затем, после обучения, и монгольскими специалистами, один из которых – ныне здравствующий ветеран Улан-Баторской железной дороги, почетный железнодорожник Монголии товарищ Н. Норджинсурэн (рис. 2).



*Рис. 2. Бывший кондуктор, а ныне – почетный железнодорожник МНР
Н. Норджинсурэн в 1957 г. и сегодня*

Рабочее движение по первой в МНР узкоколейной железной дороге было открыто уже 11 июля 1938 г., в день 17-й годовщины победы Монгольской народной революции. Сообщалось, что жители столицы и тысячи ее гостей, прибывших тогда со всех уголков страны на всенародный праздник Наадам, торжественно встретили поезд с углем, открывший рабочее движение по первой в Монголии железнодорожной линии. Известны и фамилии настоящих героев Монголии, которые привели тот первый поезд на ст. Комбинат. Это были красноармеец 8-го ОЭЖДП машинист паровоза К. Ф. Королев, бывший работник локомотивного депо Красный Лиман Донецкой железной дороги, и помощник машиниста молодой монгольский рабочий и будущий Герой труда МНР Д. Шарав (рис. 3).



Рис. 3. Машинист К. Ф. Королев (слева) и помощник машиниста Д. Шарав, открывшие движение поездов по первой в Монголии железнодорожной линии

Этот день вошел в историю Монголии как день появления в стране железнодорожного транспорта. В те годы в Советском Союзе уже обучалось 116 будущих монгольских специалистов-железнодорожников, а эксплуатация дороги и окончание различных сопутствующих и дополнительных работ по трассе выполнялись воинами 8-го ОЭЖДП Особого корпуса железнодорожных войск Красной армии. В парк первой монгольской железной дороги, согласно договоренности от 5 ноября 1937 г., советской стороной было поставлено 14 паровозов 159-й серии, 16 пассажирских и 70 грузовых вагонов, 9 цистерн. Можно предположить, что доставка всей этой техники от пограничной станции Наушки – отдельная, очень интересная история, материала для которой пока найти не удалось. Но, видимо, вся эта железнодорожная техника, а также рельсы, стрелочные переводы и множество другого имущества могли быть доставлены в Улан-Батор только в разобранном виде и только гужевым и автомобильным транспортом, возможно, с привлечением воинов того же 8-го ОЭЖДП или каких-нибудь других советских воинских частей, специально назначенных для этой цели, может быть, при помощи монгольской стороны. Вместе с добровольными помощниками будем искать в Монголии ответы на эти очень важные вопросы.

Железная дорога Улан-Батор – Налайх использовалась также для доставки рабочих в обе стороны, т. е. по ней осуществлялись в какой-то

степени и пассажирские перевозки. Это факт, который даже попал на картину известного в свое время советского художника (рис. 4).



Рис. 4. Новая дорога. Художник А. И. Духанин. Около 1940 г.

Усилиями советских военных железнодорожников объемы перевозки угля от шахты Налайха в столицу страны неуклонно возрастали: если в 1927 г. там было добыто всего 7981 т угля, то через десять лет, в 1937 г., эта цифра увеличилась до 100 тыс. т, а в 1939 г. было добыто и перевезено на Улан-Баторский промкомбинат, Центральную электростанцию и другим потребителям почти 200 тыс. т угля – в то время выдающееся достижение.

В дальнейшем до конца 1930-х гг. эксплуатация железной дороги и подвижного состава, а также погрузочно-разгрузочные работы на станции выгрузки Промкомбинат выполнялись красноармейцами-железнодорожниками вместе с молодыми монгольскими специалистами, проходившими обучение и практику и в СССР, и в советском 8-м эксплуатационном железнодорожном полку. Постепенно, к концу 30-х – началу 40-х гг. прошлого века, как можно предполагать, монгольских специалистов становилось все больше во всех отделениях узкоколейной железной дороги: появились свои путейцы, монтеры пути и мостовые мастера, связисты и диспетчеры, дежурные по станциям, разъездам и стрелочники, росло число машинистов и помощников машинистов паровозов, повышался уровень их квалификации (рис. 5).



Рис. 5. Машинист паровоза 159-й серии наблюдает за сигналами главного кондуктора поезда

Четкая и слаженная работа советских и монгольских железнодорожников, передача Монголии значительного опыта в совершенно новой для нее отрасли промышленности – самая первая, но совершенно забытая страница плодотворного сотрудничества наших стран и народов в области развития железнодорожного транспорта.

8-й ОЭЖДП, предположительно дислоцировавшийся во время строительства узкоколейной железной дороги Улан-Батор – Налайх в Улан-Баторе, в том числе во время военного конфликта на Халхин-Голе в 1939 г., состоял из трех батальонов личного состава. Правда, необходимо оговориться, что все сведения об этой воинской части относятся уже к августу 1941 г. – других пока нет. Теперь о батальонах полка: это были путевой (строительный) численностью 905 чел., эксплуатационный численностью 574 чел. и хозяйственный (технический), имевший в составе 315 чел. Наименования батальонов, впрочем, могли изменяться, как и их количество. Поэтому назовем их ориентировочно. Офицеров в полку служило на тот момент 121 чел., красноармейцев и младших командиров – всего 1974 чел. (без караульной команды, находившейся на ст. Шилка). Командиром полка в 1941 г. был опытный военный железнодорожник, 40-летний подполковник Д. Е. Остриков (рис. 6). В дальнейшем он блестяще проявил себя на фронтах Великой Отечественной войны.

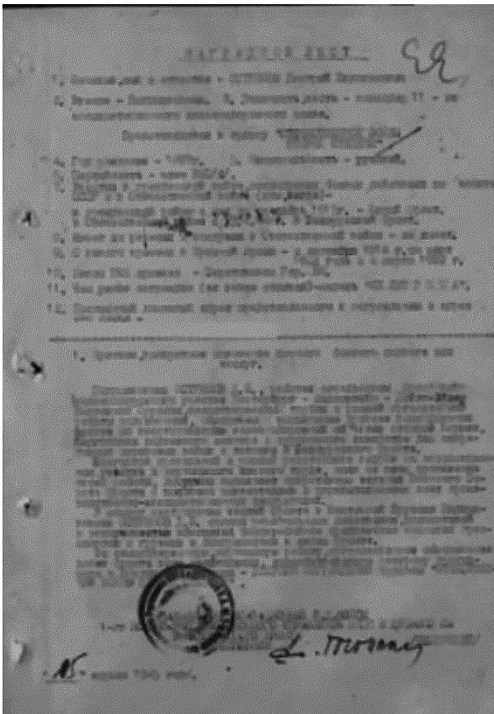


Рис. 6. Портрет и представление к награждению участника Гражданской войны, командира 11-го отдельного эксплуатационного полка подполковника Острикова Дмитрия Евдокимовича орденом Отечественной войны I степени за обеспечение бесперебойной эксплуатации фронтовых железнодорожных участков и личное мужество. 3-й Белорусский фронт, 1945 г.

Известны также фамилии его ближайших помощников в 1941 г. Это были начальник штаба майор В. Гусаков и комиссар полка старший политрук В. Т. Черногуз, офицеры, также достойно проявившие себя в дальнейшей службе во время Великой Отечественной войны. В 1945 г. заместитель начальника политотдела 6-го военно-эксплуатационного управления 3-го Украинского фронта подполковник Черногуз Владимир Тимофеевич был награжден орденом Отечественной войны I степени.

К сожалению, до сих пор неизвестны фамилии воинов полка, мы не знаем, сколько именно красноармейцев и из каких батальонов трудилось на земляных работах при возведении насыпей и выемок земляного полотна, регулиционных и водоотводных сооружений, мостов и водопропускных труб. Нет и фамилий тех красноармейцев-железнодорожников, которые занимались укладкой пути, выгружали в Наушках, перевозили в Улан-Батор и собирали там упомянутую выше технику и имущество для новостройки, строили депо и другие дорожные сооружения, эксплуатировали подвижной состав, учили будущих монгольских

железнодорожников. Будем надеяться, что со временем удастся узнать хотя бы о некоторых участниках той самой первой железнодорожной стройки в МНР.

Теперь расскажем о технической оснащенности 8-го ОЭЖДП, если в данном случае вообще можно говорить о технике: лошадей в полку имелось всего 43, инженерного имущества – 3 (видимо, комплекта? Лопат? Носилок? Тачек? По комплекту на батальон? Пока догадки...), боевого имущества – 2 (снова непонятно, что это означает: какое такое имущество? Ну не пушки же?), автомобилей ЗиС-5 – 10 шт., автодрезин узкоколейных Уа – 2 шт., 5 прицепов к ним, автодрезин типа СК – 2 шт. Все эти данные приводятся без учета караульной команды, находившейся на ст. Шилка.

Напомним, что вся информация о личном составе полка, его руководстве и оснащении относится уже к августу 1941 г., данные периода стройки и конца 1930-х гг., к сожалению, пока отсутствуют. В любом случае техническое оснащение полка, думается, впечатляет современника...

Интересный момент: во время пребывания полка на территории МНР семейным военнослужащим разрешалось привозить семьи к месту службы, и многие этим разрешением воспользовались.

Забегая немного вперед, скажем, что предположительно в 1939–1941 гг. полк (все три батальона) по мере передачи построенной узкоколейной линии монгольской стороне для дальнейшей эксплуатации и после устранения недостатков и недоделок постепенно переместили на эксплуатацию и достройку построенной в 1939 г. восточной железной дороги союзной колеи Борзя – Соловьёвск – Баян-Тумэн. Участники строительства – 9-й и 4-й полки, а также 68-й строительно-путевой железнодорожный батальон – в это время были выведены на территорию СССР. Причем одно большое подразделение 8-го ОЭЖДП численностью в 178 чел. с пятью офицерами до августа 1941 г. находилось в Улан-Баторе с семьями, продолжая выполнять задачи, связанные с передачей дороги в управление монгольской стороне, а также с работами по разгрузке поступающего из Налайха угля (рис. 7, 8) [5].

На территорию СССР эта рота выводилась из Улан-Батора в августе 1941 г. своим ходом через ст. Наушки [4].

Уже в декабре 1941 г. полк, размещавшийся на станциях Чингисийн далан (3-й батальон) и Хавирга (1-й и 2-й батальоны), выполнив свою историческую миссию в Монгольской Народной Республике, был выведен на территорию СССР в распоряжение 2-й ОЭЖДБр, в составе которой состоял. Но очень скоро приказом вышестоящего руководства 8-й ОЭЖДП вновь прибыл на территорию МНР, в Баян-Тумэн, и на его

базе был сформирован ряд новых воинских частей. Но об этом рассказ впереди.



Рис. 7. Предположительно процесс погрузки угля на ст. Налайх в конце 1930-х гг.



Рис. 8. Поезд с углем на мосту через р. Тола

Еще раз хочется подчеркнуть особую роль 8-го ОЭЖДП, по сути, открывшего в Монголии эру эксплуатации железных дорог. Поэтому надо стараться вернуть память о забытых строителях первой в этой стране железной дороги – красноармейцах-железнодорожниках, их командирах, а также о первых работниках-монголах, что со временем стали ведущими и самыми опытными специалистами отрасли железнодорожного транспорта Монгольской Народной Республики.

Первая узкоколейка действовала в Монголии целых 20 лет – до 1958 г. Ее значение в становлении промышленности страны, особенно энергетики, и в подготовке кадров для железных дорог Монголии трудно переоценить.

В 1980-е гг., десятки раз проезжая по делам службы по автодороге от Улан-Батора в сторону Налайха и обратно и прекрасно понимая, что под горами хорошо видна, и не так уж далеко от дороги, бывшая узкоколейка, я почему-то ни разу не догадался подъехать, посмотреть, сфотографировать на память хотя бы что-нибудь из земляных или водоотводных сооружений этого памятника железнодорожного транспорта Монголии. Искусственных сооружений тогда уже не наблюдалось – одни прогалы в насыпях. Спешка и непонимание того, что это история, мимо которой ездил и которая никогда не повторится... Жаль!

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Баабар Б.* Горький урок уничтожения монгольской государственности 100 лет назад / Б. Баабар // Монголия сейчас. URL: <http://www.mongolnow.com/gorkij-urok-unichtozheniya-mongolskoj-gosudarstvennosti-100-let-nazad>.
2. *Хобта А.* Малая линия с большой историей / А. Хобта // Восточно-Сибирский путь. 2019. 1 февр.
3. URL: <http://militera.lib.ru/research/gorkov2/04.html>.
4. Расчет 8-го эксплуатационного железнодорожного полка (8 ОЭЖДП) на перевозку по железной дороге. Исходящий № 1/00533 в штаб ЗаБВО от 8 августа 1941 года. URL: <https://pamyat-naroda.ru>.
5. *Третьяков В. Г.* История сотрудничества России и Монголии в сфере железнодорожного транспорта (1890-е – 1990-е гг.) : дис. ... д-ра ист. наук : 07.00.02 / В. Г. Третьяков. Иркутск, 2003. 525 с.