

Фокин В., Селезнев Е.С.

Тайшетские стройки коммунизма.

(брошюра №11 серии "Тайшет - город, рожденный Транссибом" "Время местное, время прошедшее...", 2018 г. , стр. 364; сайт "Тайшетская история" раздел Наши публикации, 23.01.2021 г.)



....Для строительства ж/д ветки от ст.Решоты – до ст. Бирюсинская (ныне пос. Новобирюсинск) в 1960 г. было создано предприятие Решотинское ОВЭ – отделение временной эксплуатации.[25] В январе 1963 г. шла активная реконструкция этой железной дороги. Строительные работы осуществляло СМП – 262 (начальник В.Ф.Мезенцев), мехколонна № 88 (колонна 1, колонна 3 (начальник Тимофеев).

В начале 60-х годов пассажирские поезда шли от ст.Нижняя Пойма (что в 1.5 км. от ст.Решоты на Транссибе) до ст.Черманчет, а составы с грузами до ст.Шелаево. Строился ж/д тупик, мост через Бирюсу у поселка строящейся станции Новобирюсинская (Бирюсинская). От этой станции до Чунояр — 64 км. Здесь рубили просеку 40 строителей инженера В.Русанова, строили базу в Чуноярах. На станции Бирюсинская строили жилые дома, пекарню, баню, школа уже построена в 1961 г., а в 1964 г. её второй этаж. [26] В книге «Эта наша с тобой биография...» допущена ошибка – «в 1960 г. был построен ж/д мост через реку Бирюсу». По газетным же материалам тех лет мост ещё строился даже в 1963 г. Конечный пункт дороги определялся в разные годы по разному – станция Бирюсинская, затем в 70-е годы ст.Карабала.

Благодаря строительству железной дороги Решоты — Карабала за Бирюсой на территории Тайшетского района разворачивалось большое строительство: создавались новые лесозаготовительные базы-площадки и при них поселки, колонии заключенных. Поселок Новобирюсинск строился с лета 1959 г., и история его началась якобы с высадки здесь десанта учащихся ФЗУ для постройки моста и прокладки ветки Н.Пойма – Карабула. В 1965 г. началось строительство поселка и станции Горевой, в 1967 – поселка и станции Тамтачет[27]. Началось сооружение Нижне-Бирюсинской лесоперевалочной площадки комбината «Тайшетлес» Тайшетского района.

В 1975 г. был сдан участок Решоты – Бирюсинская железной дороги, а в 1977 участок Бирюсинская – Карабала. [28]

Из воспоминаний: «В 1965-1970 гг от Нижней Поймы до Бирюсинской (Ново-Бирюсинск) один раз в сутки отправлялся поезд под названием «Трудовой». Такое название встречается в книге «Эта наша с тобой биография...». Пассажиры, прибывавшие на ст.Решоты, для дальнейшего продвижения к станциям на ветке Пойма – Новобирюсинск должны были пешком перейти на ст.Нижняя Пойма. Это расстояние около километра. Приходилось там ждать опрвления поезда, он, кажется, отправлялся в 21.00 часов. Поезд был всего в несколько вагонов, с десятков, наверное. Были вагоны для перевозки этапов заключенных, пассажирские и грузовые –почтовые вагоны. Вагоны старые, не такие как сейчас. Как они выглядели можно увидеть на фотографиях о поездке детей в пионерский лагерь «Бирюсинский» в названной уже книге. Все сидения в вагонах были деревянные, освещение керосиновыми лампами или даже фонарями со свечками внутри. Никакого постельного белья пассажирам не выдавали, не было плацкартных мест, хотя поезд шел до Новобирюсинска около 4-5 часа. Первые два-три вагона – для очередного этапа заключенных Краслага. По пути следования на некоторых остановках (а может быть на всех) производилась высадка или приём заключенных: солдаты с собаками и автоматами оцепляли часть поезда с двух сторон, подъезжал автозак (автомобильный фургон для перевозки осужденных) и из них

заклученных выводили по одному, усаживали на корточки на земле до высадки последнего, и затем грузили в автозаки. Поезд шел дальше. Его тянул паровоз, который периодически заправлялся водой, углем, освобождался от шлака. По этой причине на некоторых станциях были водокачки, и остановка поезда была довольно продолжительной, до 30 минут. Например, это делалось перед станцией Тиличеть там, где путь пересекал речушку Тиличетку-Пойминскую, здесь стояла водокачка. Дорога была однокалейная, четные и нечетные поезда расходились на станциях.

От Бирюсинской до Поймы шли поезда с лесом. Для этого то и строилась железная дорога – для освоения больших лесных угодий в среднем и нижнем течении Бирюсы, Чуны. Наличие этой дороги благотворно сказалось на экономическом развитии не только северо-востока Красноярского края Нижнеингашского района, но и Тайшетского: получили толчок в развитии таких населенных пунктов Колючий, Шелаево, Мирный, Новобирюсинск, Тамтачет, Горевой. Ближе к цивилизации стали село Кондратьево, пос.Полинчет.Несколько облегчился путь в д.Черчет – сюда не было нормальных дорог ни со стороны Трёмино, ни со стороны Тиличета. А учащиеся старших классов Колючего (станция была такая, разъезд, а в километре от станции на территории Тайшетского района поселок Колючий), с. Черчета Тайшетского района учились именно в интернате средней школы Тиличета Красноярского края. Еще одна цель строительства – обеспечить ж/д путь до Богучан, где планировалось построить ГЭС.».[29] До Богучан (пос.Ярки) от Карабалы примерно 44 км.

2010 год. Первая очередь дороги через Богучанскую тайгу завершена. Железная дорога Карабула — Ярki является продолжением северного ответвления Транссиба: Решоты — Карабула, протяженностью 257 км. Таким образом, с полным завершением строительства железнодорожный путь выйдет на берег Ангары около Богучан. Планируется, что к 2015 г. — к началу активного освоения природно-сырьевой и промышленной базы Нижнего Приангарья — трафик на направлении Ярki — Решоты составит до 20 пар поездов в сутки. Основные грузопотоки будут составлять лес и продукция лесопереработки, нефть, продукцией металлургического комплекса и строительные грузы. [30]"