

Лес ехал по рельсам и сплавлялся по реке

Едва ли можно сейчас установить, сколько деловой древесины было вырублено на территории области с момента интенсивных заготовок леса, которые начали вести с 1930 года.

Автор: [Виктор Горелов](#)
[Биробиджанер Штерн](#) - 7(14477)24.02.2016

Переселенческий отдел только что образованного Биробиджанского еврейского национального района (будущая ЕАО) распределял места постоянного проживания сотням прибывающих еврейских переселенцев из Украины, Белоруссии, а также из ряда зарубежных государств. Готового жилья, конечно, у них не было. Колонисты на первой поре ютились в палатках, шалашах, землянках и строили, строили себе дома, здания начальных школ, клубы, производственные объекты. Практически сто процентов всех зданий сооружалось из деловой древесины, благо за ней далеко ездить не надо было, и в дело шел лес, который вырубался сплошняком, и на очищенных от него участках вырастали села и поселки.

За несколько лет рубок от былого леса мало что оставалось, тогда переселенцам стали выделять лесные участки в государственном лесном фонде, иногда за десять-двадцать километров от поселения. Если в молодом колхозе было два-три трактора, древесину вывозили с делян на них или на санях. Однако ближние участки были вскоре отработаны и брать приходилось в дальних урочищах. Тогда-то и были освоены новые способы транспортировки леса – по узкой железнодорожной колее, которая получила бытовое название «узкоколейка», а также по рекам, когда бревна спускались к местам складирования так называемым молевым сплавом. Если сплав по некоторым водотокам автономии осуществлялся вплоть до 1980-х годов, то узкоколейки отслужили свой срок намного раньше. После того, как к лесозаготовкам были проложены автомобильные дороги, нужда в них отпала, да и древесины требовалось уже гораздо меньше.

По тайге и по морям

Первая узкоколейка была проложена к лесосырьевым участкам по бассейну горной речки Бастак. Начиналась она от поселка Кирга в Биробиджанском районе и заканчивалась в верхнем течении Бастака, имея протяженность почти сорок километров.

Там был возведен для лесорубов жилой поселок, получивший название Новый. По свидетельству одного из ветеранов лесного хозяйства автономии Анатолия Коренюка (он недавно ушел из жизни), в поселке работало до трехсот человек. Вырубленные на делянах деревья разделялись на стандартные строительные бревна и балани, как их называют и сейчас, и выволакивались лошадьми к узкоколейке. Там древесина погружалась на сцепку из пяти-семи небольших платформ и вывозилась в Киргу на лесопереработку. Сначала небольшими специализированными паровозами, а позже – тепловозами, дрезинами, мотовозами, сконструированными специально для обслуживания узкоколеек. Сложный гористый профиль пути требовал от машинистов транспортных средств особых навыков. При этом скорость такого состава на прямых, ровных участках едва превышала десять километров в час.

Кстати, остатки узкоколейки между Киргой и бывшим поселком Новым видны и сейчас. Местами сохранились на твердых участках шпальные решетки с проржавевшими рельсами. Еще лет тридцать назад, там, где колея пересекала Бастак, чтобы пойти дальше по левому берегу к поселку Новый, существовал полуразрушенный мост. В тот же период на месте бывшего поселка еще оставалось и несколько полуразрушенных строений.

Узкоколейка Кирга-Новый была не таким уж простым сооружением, каким может показаться, и стоила государству немалых средств. Надо было проложить просеку через таежные массивы, по топким марям. Конечно, высоких насыпей, как на железнодорожной колее широкого профиля, здесь не было. Рельсошпальную решетку клали прямо на твердый грунт, а на топких участках под нее укладывалась гать из нескольких рядов толстых бревен. Вся работа делалась вручную, большей частью силами заключенных, недостатка в которых тогда не было. Небольшая зона находилась, между прочим, в Кирге. А затем до 1990-х годов в поселке находился военный лесозавод.

Еще одна узкоколейная дорога протяженностью примерно 20 – 25 километров была проложена между поселком Бира Облученского района и горно-таежным урочищем Турук – по левому берегу Биры. Так же, как и киргинскую, эту узкоколейку прокладывали заключенные, которые содержались тогда в Бирской колонии БАМлага. Как рассказывал мне недавно старейший журналист области Федор Фетисов, Бирскую лесовозную ветку он видел еще в 1954 году. Дровесина по ней перевозилась также на небольших платформах с помощью мотовоза.

Приплыли

Если узкоколейный путь транспортировки дровесины требовал крупных затрат и большой рабочей силы, то использование таежных рек для сплава строевого леса с мест рубок до пунктов переработки особых капитальных вложений не требовало.

Течение реки само доставляло к ним пиломатериалы. Сотни тысяч кубометров делового леса было сплавлено по рекам Урми, Куру, Тунгуске к крупным лесоперерабатывающим предприятиям Николаевки Сидовичского района. Часть дровесины перерабатывалась тут же – на мебельной фабрике и лесозаводе, а значительная доля леса уходила по железной дороге в другие пункты переработки Хабаровского края.



Каким бы простым и самым дешевым способом ни была транспортировка круглого леса водным путем, сплав оборачивался серьезным экологическим ущербом для водотоков. За период эксплуатации рек на их донный рельеф ушло немало так называемых бревен-топляков и масса содранной с бревен коры. Местами течение образовывало толстые «подушки» из коры, покрывавшие значительные участки дна. С годами, перегнивая, они стали выделять большое количество фенольных соединений, губительных для ихтиофауны. Потребовался ни один год протестов природоохранных ведомств и множество публикаций в печати, чтобы в 1990-е годы молевой сплав дровесины был признан, наконец, вне закона.

Между прочим, не таким уж безобидным был этот способ доставки дровесины с мест заготовок и для окружающей среды. Чтобы удешевить рубки, лес истреблялся по берегам рек, что не могло не отразиться пагубно на водности рек. Вот лишь один пример. Как-то пришлось прочитать в подшивке газеты «Биробиджанская звезда» за 1939 год репортаж о массовом сплаве леса по речке Трек. Бревна, выходя по ней в Биру, направлялись в

Биробиджан на переработку. Журналист описал, как сплавщикам приходилось разбирать заломы из сотен бревен и какая это была тяжелая и опасная работа.

Попробовал бы кто-нибудь сейчас сплавить по Треку хотя бы десяток спиленных деревьев. В летний период эта речка больше напоминает ручей, чем сплавную полноводную реку, какой она была раньше, пока не превратилась в тощий водоток после того, как ее берега были очищены от некогда великолепного кедрово-широколиственного леса.