

расширения влияния КНР. Китай дает понять, что готов сотрудничать с любым заинтересованным государством, однако мы четко должны понимать, что равноправное партнерство между Китаем и слаборазвитыми странами Африки и Юго-Восточной Азии – это скорее рекламный ход, ведь разница в развитии очень велика. Сама инициатива ОПОП – не альтруизм, это использование позитивного образа древнего Шелкового пути для осуществления новых целей государства. Стремясь построить новые каналы развития, КНР создала новую концепцию, продвигающую тесную интеграцию его сильной экономики с экономикой стран-партнеров.

---

Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века»: концепция развития КНР, разработанная Национальной комиссией по развитию и реформам, Министерством иностранных дел и Министерством коммерции и опубликованная 28.03.2015 [Электронный ресурс] // Посольство Китайской Народной Республики в Российской Федерации. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ggl/t1257296.htm> (дата обращения: 28.01.2021).

*Киреева А. А.* «Инициатива пояса и пути»: содержание, цели и значение // Сравнительная политика. 2018. № 3. С. 61–74.

Китай опубликовал план действий по строительству «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» [Электронный ресурс] // Посольство Китайской Народной Республики в Российской Федерации. URL: <http://ru.chineseembassy.org/rus/ggl/t1251070.htm> (дата обращения: 28.01.2021).

Укреплять дружбу народов, вместе открыть светлое будущее: выст. Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете [Электронный ресурс] // Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/ztbd/XJPFWHSKST/t1077192.htm> (дата обращения: 28.01.2021).

Main Functions of the NDRСт [Электронный ресурс] // National Development and Reform Commission People Republic China. URL: [https://en.ndrc.gov.cn/mfndrc\\_8237/200812/t20081217\\_1193980.html](https://en.ndrc.gov.cn/mfndrc_8237/200812/t20081217_1193980.html) (дата обращения: 28.01.2021).

*А. Ю. Рогачев<sup>1</sup>*  
*Уральский государственный*  
*педагогический университет*

### **Источники по истории Алапаевской узкоколейной железной дороги**

Алапаевская узкоколейная железная дорога (АУЖД), ведущая свою историю с конца XIX в. – крупнейшая из узкоколейных железных дорог современной России. Созданная для перевозки леса, она одно-

<sup>1</sup> Научный руководитель: Э. А. Черноухов, доктор исторических наук, профессор УрФУ.

временно является и единственным доступным транспортным средством для местных жителей.

История этой уникальной узкоколейки еще не написана. Это во многом объясняется особенностями источниковой базы, малодоступной для исследователей. Основной массив материалов по истории сосредоточен в Музее истории Алапаевской узкоколейной железной дороги, расположенном в г. Алапаевске. Он был открыт в 1989 г. по инициативе ветеранской организации железнодорожников узкой колеи.

Здесь хранятся вещественные источники: макет поезда, различные запчасти подвижного состава, инструменты. Они позволяют представить элементы трудовой деятельности и быта работников узкоколейки в XX в.

Музей располагает и ценными письменными источниками по истории дороги. Это прежде всего машинописный труд «Алапаевская УЖД», созданный различными авторами. В его первой части Н. С. Шарин кратко описал историю АУЖД в 1893–1917 гг. В его рукописи есть ссылки на материалы Государственного исторического архива города Ленинграда (ныне РГИА). В документах содержится информация о разработке планов и схем строительства, последующего расширения узкоколейки, руководителях строительных работ, первых поездах, которые были приобретены у французской фирмы «Маллет» в 1896 г. [Алапаевская УЖД].

Второй период истории АУЖД (1917–1968) кратко описан П. Н. Ветлугиным. Это краевед города Алапаевска, бывший машинист паровоза АУЖД. В его рукописи имеются материалы о расширении узкоколейки и обслуживаемой ею лесной дачи, рассмотрены основные показатели в период максимального развития в конце 1960-х гг. [Алапаевская УЖД].

Сбор документов продолжил организатор и хранитель музея истории АУЖД В. И. Харлов, скончавшийся в 2004 г. Собранные им материалы позволяют проследить основные аспекты деятельности узкоколейки в 1970–1980-х гг. В тот период прекратилось строительство новых линий в связи с началом ликвидации «неперспективных» леспромхозовских поселков. К сожалению, эти материалы остаются в неупорядоченном виде [Харлов].

Ценным источником по истории дороги являются и воспоминания работников узкоколейки, опубликованные на страницах местной периодической печати. В 1998 г. районная газета «Алапаевская искра» к 100-летию юбилею дороги посвятила ей специальный выпуск.

В интервью директора областного центра занятости населения А. Шмулея содержатся ценные воспоминания по истории узкоколейки в 1970–1980-х гг. [Шмулей, 1998]. Здесь же помещены воспоминания председателя исполкома М. Г. Есаулова по истории узкоколейки

в конце 1960-х гг., когда она находилась в составе «Лесдревмета» [Есаулов, 1998]. Информация о состоянии дороги и объемах заготовленного леса во время Великой Отечественной войны содержится в материалах, подготовленных начальником АУЖЖ В. А. Канахиным [Канахин, 1998, с. 2]. В помещенном в этом же номере интервью с ним содержатся сведения о пяти томах «Книги почета АУЖД», в которую занесены фамилии 410 лучших железнодорожников узкоколейки [Канахин, 1998, с. 4].

Другое интервью с В. А. Канахиным было опубликовано в «Алапаевской искре» в 1999 г. Оно содержит большое количество показателей, характеризующих состояние АУЖД в 1990-х гг. В. А. Канахин оценил перспективы развития дороги в новом качестве муниципально-унитарного предприятия [Канахин, 1999].

В последнее время источниковую базу пополняют различные визуальные материалы. В 2015 г. телевизионное агентство «Скрытая камера» выпустило первый видеofilm об узкоколейке. Журналисты засняли маршрут по ее сохранившейся части: от Алапаевска до Калача [Отшельники]. В России увидели населенные пункты, для которых узкоколейка является единственным средством связи с внешним миром. В 2017 г. самый известный популяризатор узкоколейных дорог страны С. Болашенко снял еще один видеofilm об АУЖД. В нем показана жизнь умирающих населенных пунктов, примыкающих к узкоколейке [Болашенко].

Сохранившаяся источниковая база позволяет создать обобщающее исследование по истории АУЖД. Оно может стать важным элементом для ее развития как перспективного туристического направления.

---

Алапаевская УЖД. Машинопись // Музей истории АУЖД. Б. н.

Болашенко С. Д. Узкоколейка. Зброшенныe станции [Электронный ресурс] // Собираетeль дорог. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=N6ofLWNz4Yo> (дата обращения: 09.03.2021).

Есаулов М. Г. 40 лет как один день // Алапаевская искра. 1998. 1 авг. С. 1, 3.

Канахин В. А. «Время пик» и его герои // Алапаевская искра. 1998. 1 авг. С. 2.

Канахин В. А. Дорога о судьбах людей // Алапаевская искра. 1998. 1 авг. С. 4.

Канахин В. А. Сохранить дорогу на будущее // Алапаевская искра. 1999. 11 дек. С. 3.

Отшельники. Алапаевская узкоколейка (АУЖД). Дорога жизни / ТК «Скрытая камера». URL: <https://www.youtube.com/watch?v=gTZ61fnRUUQ> (дата обращения: 09.03.2021).

Харлов В. И. Из истории АУЖД. Личные записи (1989–2002 гг.) // Музей АУЖД. Б. н.

Шмулей А. Для меня АУЖД – «Дорога жизни» // Алапаевская искра. 1998. 1 авг. С. 3.