



## Этот загадочный стрелочник

Изнурённые, покрытые пеной кони подтащили к станции кибитку. Послышались крики: «Перепрягайте лошадей», «Живо». Ловкие кучера быстро сменили лошадей, станционный смотритель сказал вслед: «С Богом», и кибитка со свежей упряжкой покатила к следующей станции...

С той поры минуло сто с лишним лет. За это время научно-технический прогресс ушёл далеко вперёд. На смену упряжкам лошадей пришли кони железные. В 1833 году русские (!) механики-изобретатели Черепановы создали первый в мире паровоз. Они же построили чугунную рельсовую дорогу протяжённостью три с половиной километра, проложенную в Нижнем Тагиле от Выйского завода до Медного рудника. Затем была первая пассажирская железная дорога между Петербургом и Царским селом длиной в 26 километров, дорога Петербург—Москва протяжённостью около 650 километров. Пассажирам тогда приходилось несладко. Вагоны были без крыш, вот и приходилось им от искр из трубы паровоза да от непогоды спасаться под жёсткими скамьями. Потом были тепловозы, пустили по электрифицированным линиям электрички, электровозы. Уже в 1988 году протяжённость российских железных дорог составляла около 150 тысяч километров.

Грузовая станция «Переславль» существует в нашем городе с 1963 года. До этого был просто подъездной путь фабрики «Красное эхо». Товарная контора, склады и всё остальное находилось в Берендееве. Здесь работал один приёмосдатчик. Потом город стал расширяться, возникать новые предприятия, а старые — увеличивать грузооборот. Тогда и была построена новая станция. Скоро уже 13 предприятий имели свои подъездные пути. Стали расти вокруг станции складские помещения, появились краны для разгрузки вагонов, повышенные подъездные пути.

Начальника станции Т. С. Зелинской на месте не оказалось, сказали — на путях. Ну что ж, придётся подождать — работа есть работа. Между делом рассматриваю небольшой вокзал. Если сравнить его с железнодорожными вокзалами других городов, отличий практически нет, разве только размеры поменьше. Да не хватает здесь разноголосого пассажирского шума, привычной для глаз сутолоки вокзала.

А вот и Татьяна Серафимовна. Привлекательная женщина, улыбаясь, приветствует меня. Да, не такой представляла я себе начальника станции. Уже в её кабинете, ещё находясь под первым впечатлением от здания вокзала, задаю первый вопрос:

**— Почему не ходят в Переславль электрички, ведь видно, что станция строилась именно с этим расчётом?**

— Да, первоначально планировалось открыть здесь пассажирское движение, пустить электричку. Но тогда на всё это не хватило средств. Ведь нужно полностью электрифицировать линию, а это весьма дорогостоящий проект. Поэтому сегодня станция «Переславль» — только грузовая. Принимаем и отправляем вагоны, контейнера для предприятий, частных лиц. Что говорить, грузооборот по сравнению с прошлыми годами значительно снизился. Если лет восемь назад мы принимали-отправляли по 12 вагонов, 20 контейнеров в день, то сегодня по 40—60 контейнеров в месяц! Наша работа целиком зависит от предприятий. Будут они работать — значит, и мы не в убытке будем.

**— Как я помню, года три назад ставился вопрос о закрытии станции?**

— Да, тогда решили, что содержать станцию накладно. Какая сегодня самая убыточная статья? Правильно — содержание, ремонт и обслуживание путей. Тогда выяснилось, что перегон Переславль—Берендеево никто содержать не желает. Хотели передать нас на баланс городского бюджета. А это значит, что содержать нас будут предприятия, причём не какое-то одно конкретное, а все. Если бы это случилось, то оказались бы мы бесхозными, так как если

все, то значит никто. Откуда у предприятий деньги? Они сейчас свои-то подъездные пути едва могут содержать, так что до нас руки так бы и не дошли. Обратите внимание, сколько стоит рядом со станцией недостроенных складов! Вложены огромные деньги, а на завершение строительства средств не хватает. Так и замораживают эти объекты. Из трёх повышенных путей для разгрузки сыпучих грузов сегодня эксплуатируется один, контейнерная работает только три раза в неделю.

— **Сколько же человек работает на станции?**

— После сокращения штатов осталось у нас всего 14 человек, тогда как раньше работало 32. Ещё двое скоро на пенсию уйдут. Вот и пришлось соединить несколько должностей в одну. Например, работу составителя поездов и кондуктора выполняет сейчас помощник машиниста. Ему нужно собрать состав с разных подъездных путей и, сопроводив груз до промежуточной станции, сдать его. В принципе, где-то за границей подобная практика применяется уже давно. Сейчас при нашей работе без специального образования не обойтись. Если раньше брали независимо от того, есть ли образование или нет, то сегодня критерии уже более высокие.

— **Сегодня часто слышишь, что вагоны приходят к месту назначения вскрытыми. Случалось ли это с грузами, пришедшими на нашу станцию?**

— Нет, такого за всё время моей работы не было. Случалось, конечно, что из-за неисправности контейнеров груз приходил подмоченный. Но это очень редко. В последнее время к вагонам и контейнерам предъявляются повышенные требования.

— **Стенды на вокзале в основном по технике безопасности работы на путях. На станции «Переславль» бывали несчастные случаи?**

— Травматизм на железной дороге — вещь страшная. Конечно, в профессии железнодорожника есть большая степень риска. Но у нас такого, слава Богу, не случалось. Как это ни банально звучит, самое главное — соблюдать правила безопасности.

— **Наверное, основное из них: «Не стой на путях»?**

Татьяна Серафимовна с улыбкой добавляет: «И перед близко идущим поездом».

А теперь экскурсия. Вы когда-нибудь пробовали прокатиться на путевом мотовозе? До этого дня я, как и вы, даже не слышала такого названия. Ну, дрезина — это понятно, а вот мотовоз... «За рулём» — Юрий Иванович Посохин, железнодорожный мастер. Пассажирами — я и начальник станции.

Ну ладно, поехали. По пути к нам присоединяется дежурный стрелочного поста Алексей Николаевич Пчёлкин. А как же, без него никак. Пока доехали до железнодорожного переезда, раз 6—7 пришлось ему сойти, чтобы перевести стрелки. Обрато — то же самое. Вот подъехали к контейнерной. Сегодня там выходной, так что сам процесс разгрузки увидеть не удалось. Проехали подъездные пути предприятий, разгрузочные площадки. А вот пугает пустыми глазницами недостроенный склад. Да, владения у станции обширные. Разговорилась с машинистом. Юрий Иванович работает на станции с 66 года, пришёл сюда сразу после армии. Спросила, почему именно на железную дорогу? Квартиру здесь не получить, особых льгот тоже. Что же притягивает сюда людей? И ведь знаю, что текучести кадров на станции нет. Как приходят сюда работать, так и до пенсии остаются. Старый мастер задумывается: «Да, наверное, судьба такая. Всю жизнь с душой работал, прикипел здесь сердцем».

Да и немудрено ему было не прикипеть. Когда пришёл сюда ещё молодым парнем, строительство по расширению станции развернулось вовсю. Строил подъездные пути для предприятий, так что каждая шпала, наверное, как родная. Интересуюсь: «А вагоны с рельс у вас не сходили?» Татьяна Серафимовна машет руками: «Слава богу, этого не было». А Юрий Иванович вспомнил, как ещё на узкоколейке фабрики «Красное эхо» сошли с рельс семь вагонов. Рельсы были ещё царские, четвёртого типа князя Белосельского. Не приспособлены были для такой нагрузки, не выдержали. Но это давно было.

Мотовоз стоит прямо напротив «замороженного» склада. «Эх, — вздыхает Юрий Иванович, — сколько по всей России денег вот так загубили! Только по нашему району то дамбу забросили, то завод аммиачный. Да много ещё чего».

Приехали обратно. Неловко сползаю с мотовоза (непривычна к такому транспорту). Благодарю своих экскурсоводов, поздравляю с Днём железнодорожника, желаю всяческих благ. Но настроение какое-то подавленное. Страшно, а вдруг опять кому-то придёт в голову, что станция невыгодна, убыточна. И видится в этом мире рельс и шпал будущий развал и запустение. Дай бог, чтобы этого не произошло. А пресловутой фразе, что виноват всегда стрелочник, я теперь верить не буду.