



## К 100-ЛЕТИЮ ПОСЕЛКА КАДУЙ

*П. П. Бочковский, Г. В. Судаков*

### ИСТОРИЯ СТАНЦИИ В СУДЬБАХ ЛЮДЕЙ

#### С чего начинался поселок?

Как известно, поселок Кадуй обязан своим появлением железной дороге. Обычно название вновь сооруженных железнодорожных станций соответствовало названию ближайшего населенного пункта. Но у нас получилось несколько иначе. Почему же мы стали кадуйчанами, а скажем, не тепловчанами? За какие заслуги райцентр позаимствовал себе название у ничем не примечательной деревни, затерявшейся в восьми километрах от деревни Теплое? Дело все в том, что по первоначальному проекту трасса дороги пролегла мимо деревни Кадуй. Однако изыскательские работы внесли в предварительные наброски некоторые коррективы, удалось найти оптимальный вариант, позволяющий миновать значительную часть болот. Трасса отклонилась от первоначального курса, а название станции осталось то, которое значилось в прежней документации. Вот уж действительно, что написано пером, то не вырубишь топором. Формалистика, как видите, штука с глубокими корнями. Любопытно подчеркнуть, что станция Кадуй есть еще и в Иркутской области.

Когда же шум новостройки прорезал сонную тишь местных окрестностей? Железнодорожная насыпь приблизилась с западного направления к деревеньке Теплое к лету 1902 года. Фронт работ сразу же развернулся и вширь. Начались вырубка леса и планировка площади под вокзал, под жилой дом для железнодорожников, под будущий поселок. Все строилось руками рабочих и местных крестьян. Особенно трудно подда-

вались проходке заболоченные участки с глубиной торфяных залежей до четырех метров. Для плотности и устойчивости земляное полотно отсыпалось только на песчаное дно независимо от глубины болота, а при небольшой его глубине производилась отсыпка насыпи в так называемый «болотный ящик».

Прокладка железнодорожной магистрали через болотные топи обходилась в копейчку, на строительство километра пути затрачивалось почти до тысячи целковых в золоте, но зато грузоперевозки по железной дороге стоили в семь раз меньше, чем на гужевом транспорте. Никольская (позднее — Октябрьская) стальная магистраль, на которой стояла станция Кадуй, помимо экономического, имела и огромное стратегическое значение. Она соединяла Север и всю Сибирь с «окном в Европу» — Петербургом.

На сооружении земляного полотна и верхнего строения пути применялись довольно примитивные средства: конная тяга, тачка, лом, лопата, кувалда да мускульная сила. Помимо топоров да пил на строительстве мостов применялась техника, в частности копровые установки для забивки свай. Кстати, через местные речки тогда перебрасывались деревянные мосты. Металл и железобетон для преодоления водных преград пришли на службу железнодорожным строителям значительно позднее.

Рельсы в полотно дороги укладывались шестиметровые, сравнительно легкие (масса одного погонного метра варьировала от 24 до 30 килограммов). Они пришивались к деревянным шпалам металлическими костылями. На один километр полотна уходило более 1100 шпал.

Первый камень в фундамент вокзала был уложен летом 1902 года. Одновременно началось строительство казармы, а также пристанционных путей и погрузочно-разгрузочной площадки.

Естественно, напрашивается вопрос и о людях, принимавших участие в строительстве. Из местных к первопроходцам с полным основанием можно отнести юношу из деревни Большая Рукавицкая Дмитрия Юрова и паренька из Крюкова Василия Федорова.

Первый из них пришел на строительство стальной магистрали, когда застучали топоры и зазвенели пилы на вырубке сосняка в районе будущей железнодорожной станции. С первых же шагов трудовой деятельности усвоил, что путевое хозяйство — основа железнодорожного транспорта. Закономерно его продвижение по служебной лестнице: рядовой рабочий, бригадир, мастер, старший мастер пути. По заслугам и честь. Д. А. Юров в советское время одним из первых среди железнодорожников-кадуйчан был награжден орденом Ленина.

До шума большой новостройки Василий Федорович Федоров подрабатывал на заготовке и разделке дров у купца Дунаева. А когда были построены первые казармы поселка и станция стала обретать завершен-

ный вид, хозяин посоветовал: «Шел бы ты, Васек, на железную дорогу. Нет, не подумай, что хочу избавиться. Мальчуган ты шустрый, работающий, везде справишься и пригодишься. А с дорогой связано наше будущее, да и твое, возможно...». Как в воду глядел старый предприниматель. На сооружении земляного полотна Вася старался не отставать от кадровых рабочих. Укладка шпал, забивка костылей для крепежа рельсов, подсыпка балласта — крепи у крюковца мускулы, накапливался опыт. Василий Федоров без отрыва от работы самостоятельно овладел первоначальной грамотой. Затем учился на курсах по эксплуатации железнодорожного транспорта. Работал путейцем, дорожным мастером, потом старшим мастером. Василий Федорович Федоров был награжден высшей правительственной наградой — орденом Ленина, а также другими орденами и знаками отличия.

...Одним мигом промчались два года. За этот короткий период удалось построить станцию с главным и тремя станционными путями, десятью стрелками для перевода поездов с одного пути на другой, въездным и выездным семафорами, прочей атрибутикой путевого хозяйства, сдать в эксплуатацию типовое здание вокзала и, что особенно важно, заселить казарму — первый в Кадуде новый дом.

В 1908 году через станцию Кадуй пошли поезда. Именно пошли, не помчались, ибо участковая скорость состава не превышала 12 километров в час. И все-таки это было событие. Чтобы полюбоваться на грохочущее, пылящее и чадающее железное чудовище — локомотив в сцепе с тремя двухосными вагонами, или, как тогда еще по старинке его называли, «сухопутный пароход», а также «пароходный дилижанец», — вспоминал Василий Федорович Федоров, — высыпал на улицу и стар и млад.

И верно, модификация детища М. Е. и Е. А. Черепановых принципиально немногим отличалась от их паровоза и представляла тогда достаточно впечатляющее зрелище. Она имела бочкообразное «туловище» с двумя цилиндрическими наростами на хребте и огромную конусообразную трубу с медным свистком, по бокам — колеса с массивными ступицами, приводимые во вращательное движение тягами-толкателями при помощи паропоршневой системы. Завершала эту конструкцию кабина для машиниста и помощника-кочегара. Средний вес поезда составлял около 500 тонн. Забегая вперед, скажем, что в 1930-х годах поезда мчались уже со скоростью 33 километра в час, грузооборот по сравнению с первоначальным по станции Кадуй вырос в десятки раз.

А теперь еще о судьбе одного человека. Александр Черепанов первое время работал на станции Чудцы Тихвинского уезда. В 1918 году, как один из наиболее опытных специалистов, откомандировывался на Северный фронт личным телеграфистом Уборевича — комдива 18-й дивизии. Работал ключом и винтовкой, пока был не выбит с Севера враг. Снова

вернулся на железную дорогу, стал начальником одной из железнодорожных станций Тихвинского уезда, затем переведен на станцию Кадуй... А потом грозовой 41-й, Черепанов назначен ревизором по безопасности движения поездов на участок Вологда — Тихвин. Приходилось подвозить к занятому гитлеровцами Тихвину боеприпасы, воинское пополнение, подчас вступавшее в бой прямо с эшелона.

Оттремела война. Александр Андреевич Черепанов и не заметил, как годы склонились к закату. Жизнь его прожита была честно и достойно. Свидетельство тому — орден Ленина, знаки «Почетному железнодорожнику» и «Отличный движенец».

### Этапы развития

Перевозки вначале осуществлялась в двухосных вагонах с ручными тормозами на паровой тяге, вагоны сцеплялись тоже вручную с постоянным риском для сцепщиков быть раздавленными. Разумеется, никакой механизации не было и по переводу стрелок, они освещались с помощью керосиновых ламп, семафоры в ночное время — тоже.

Обходчики участков, или, как тогда их называли, околоточники, были вооружены керосиновыми фонарями с разноцветными стеклами. Кстати, почему околоточники? Ведь тогда не было передвижных лабораторий по диагностике дефектов рельсовых нитей, и бедолага был вынужден молотком на длинной ручке простукивать их, по звуку выявляя трещины, то есть «околачивать». Околоток, или участок, — низшее звено в структуре железнодорожного транспорта. Но и здесь работали люди, оставившие свой след в истории станции. Назовем хотя бы кавалера ордена Ленина обходчика А. А. Семенова.

Но время текло, все менялось. На смену допотопным локомотивам приходили более усовершенствованные: паровозы серии «ЭР», «Серго», чуть позднее — статные «Лебедянки» и даже тяжелые «ФД». Но их масса легла предельной нагрузкой на мосты, и от них пришлось отказаться. Стали укладываться рельсы более тяжелых типов.

По нашей магистрали стали курсировать поезда, вес которых достигал восьми тысяч тонн. В тяжеловесных составах использовались уже не двухосные вагоны, им на смену пришли четырехосные, грузоподъемностью 60—66 тонн, а также шести- и восьмиосные, способные вмещать 93 и 125 тонн грузов. Небезынтересно отметить, что шестнадцатисная платформа доставила на строительную площадку Череповецкой ГРЭС статор первого энергоблока весом 204 тонны. Этот случай довольно редкий еще и потому, что таких железнодорожных единиц и сегодня по стране меньше десятка. Транспортировка подобного негабаритного груза еще раз подтвердила высокую надежность главного пути, а также станционных и подъездных путей.

О добросовестности, исполнительности и профессионализме кадуйских тружеников стальных магистралей красноречивее всяких слов говорит тот факт, что за всю вековую историю на их участках не бывало серьезных происшествий, если не считать одного курьезного случая на переезде станции Комариха. Колхозный бык, оказавшийся рядом с железной дорогой, принял медленно движущийся локомотив в сцепе с вагонами за чужака-агрессора, посягнувшего на его стадо, и ринулся в бой. Однако не учел разности в весовых категориях и был повержен. Тем не менее удар был такой силы, что паровоз сошел с рельсовой колеи. Спустя пару часов паровоз пошел дальше, а рогатый бедолага — на мясо.

Был, правда, у дороги противник и пострашнее, когда грянул грозой 1941 год. Немцы окружили Ленинград и стремились перерезать последнюю нить, связывающую его с Родиной, то есть разрушить Октябрьскую железную дорогу. И хотя район никогда не был прифронтовым, фашистские стервятники долетали и до нас. Об этом свидетельствуют воронки вдоль железнодорожной трассы, в частности у моста через реку Петух. Не повезло станции Уйта, что в 27 километрах от райцентра. Там накрыло бомбовым ударом состав с боеприпасами. Взрыв был такой силы, что искореженные колесные пары, обрывки рельс, фрагменты вагонов разлетелись за сотни метров. С лица земли смело половину поселка. А вторая половина устояла из-за водонапорной башни. Та приняла на себя взрывную волну, отведя удар от домов. В результате взрыва образовалась воронка-озеро, и казалось, что восстановление полотна займет многие месяцы. Но благодаря героическим усилиям железнодорожников и спецподразделений через два дня по временной ветке, брошенной по обочине воронки, вновь прошли поезда, а через две недели они курсировали уже по постоянному пути.

«С 1952 года, после полного обновления железнодорожного пути, замены рельсов на самые тяжелые по тем временам — Р50, работать стало спокойнее», — вспоминает почетный железнодорожник В. А. Савин. Его отец, Александр Иванович Савин, работал путейцем на станции с 1934 года. В 1944 году он определил подростка сына себе в помощники. В штат, разумеется, не зачислили — возрастом не вышел. Три года пришлось трудиться без оформления, причем зимой учиться в школе, а летом с батей на пару кидать балласт, забивать костыли в шпалы на крепеже рельсов, набивать мозоли на других операциях. Ушел ветеран с дороги на завершающей стадии ее электрификации — в 2001 году. Ушел с чувством исполненного долга, оставив добрую память о себе.

В 1960-х годах весь парк паровозов был заменен на тепловозы. В этот же период были упразднены обходчики. Началась замена деревянных шпал на более надежные и долговечные железобетонные. Средствами регулирования движения поездов стали устройства сигнализации, цен-

трализации и блокировки (СЦБ). Каждый занятый поездом отрезок пути стал блокироваться, то есть закрываться постоянным сигналом. Проще говоря, перед красным сигналом поезд всегда непременно остановится, если даже (предположим теоретически) задремлет машинист. Устройства централизации стрелок и сигналов позволили нажатием кнопки управлять ими с поста централизации в помещении дежурного по станции. Впрочем, он получил на световом табло, которое тоже постоянно перед его глазами, и полную картину местонахождения поездов, состояния путей, светофоров. С введением сигнализации, централизации, блокировки отпала необходимость в содержании штата стрелочников, преимущественно женщин.

### Диспетчер безопасности

Был такой случай. На станцию Кадуй прибыл скорый пассажирский поезд, следовавший по маршруту Ленинград — Новосибирск. Дежурная Петрова стала тщательно проверять тормозную систему вагонов, буксы и ходовую часть. У третьего вагона вдруг остановилась. Вызвала подозрение одна из колесных пар. Внимание привлекла ненормально стоящая тормозная колодка. Заклинило колесо? Взяв камень, попробовала было отбить колодку на место. Не получилось. Тогда немедленно побежала к паровозу и сообщила машинисту о случившемся. Крушение было предотвращено, 16 минут спустя поезд благополучно двинулся дальше. Пассажиры приветливо улыбались дежурной, махали ей на прощание, даже не подозревая, что она спасла им жизнь.

В 1983—1985 годах произошла очередная полная реконструкция. Впрочем, такой цикл — норма жизни дороги, ее поступательного движения. Разве не веха в истории устройство второго пути, замена старых рельсов на Р65 (Р—рельс, 65 килограммов — приблизительный вес одного погонного метра)? В связи с этим стали лишними некоторые промежуточные станции, служившие для разводки поездов, следовавших в лобовом (встречном) направлении. Прекратила, например, свое функционирование станция Ширьево. Вдвое увеличился грузооборот. Повысился класс станции Кадуй.

В 2001 году Октябрьская железная дорога перешла на электротягу. А это значит, что вредные выбросы в атмосферу стали меньше.

Кадуйчане имели возможность наблюдать, как эффективно велась укладка пути с применением звеносборных машин, а балластировка его и рихтовка рельсошпальной решетки — электробалластерами. На электрификации участков работали котлованокопатели, агрегаты для вибропогружения фундаментов опор контактной сети. Контактный провод монтировался тоже с помощью машин. Главный путь железной дороги с дву-

мя колеями теперь бесстыковый (рельсы в стыках сварены в рельсовые плети). Движение по нему проходит мягко, плавно, без толчков.

Сегодня станция Каду́й — это индустриализированное железнодорожное хозяйство, эффективно выполняющее поставленные задачи по регулированию и обеспечивающее безопасность движения методами и средствами автоматического и телемеханического управления. Она имеет широкое разветвление станционных путей, 32 стрелочных перехода, современный вокзал, служебно-технические здания, пассажирские и грузовые платформы, средства механизации работ, склады, устройства СБЦ, связи, линии электропередачи, устройства контактной сети. На обслуживании работает молодой и грамотный коллектив.