Опубликовано: 06.07.2010

Где тонко, там и ломается

Карта нашей страны, словно паутиной, оплетена железнодорожными ветками. Но некоторые из них ведут... в никуда...



Карта нашей страны, словно паутиной, оплетена железнодорожными ветками. Но некоторые из них ведут... в никуда. Хорошо, если раз в день по ржавеющим путям пронесется один–единственный поезд. А средства на содержание выкладываются немалые. Нерационально! Может, проще разобрать рельсы, по которым практически никто не ездит? Или это перспективная дорога в будущее, которую пока заморозили? Какой путь выберут железнодорожники? Чтобы разобраться в дилемме, корреспонденты «СБ» выехали в Климовичский район. По его территории проходит одна из самых глухих магистралей, которая ведет в российский город Рославль. Правда, последний поезд ушел туда лет шесть назад.

Станционный смотритель

От райцентра Кричев до российской границы по путям немногим более сорока километров. До своеобразного железнодорожного рубежа еще ближе: станция Шестеровка — будто КПП, который отделяет вымершую часть ветки от той, где еще теплится жизнь. Ощущение — словно оказался в затерянном, давно забытом мире. Кажется, что станция вот–вот проснется, забегают рабочие, поспешат в вагоны опаздывающие пассажиры, объявят «пять минут до отправления». Но нет... Уже давно заколочено окошко билетной кассы, в зале ожидания и на скамеечках не сплетничают старушки. Лишь в служебном помещении из динамика звучит голос диспетчера.

Некоторое оживление здесь произойдет только в выходные. Субботним и воскресным утром из Могилева привезет пассажиров шестивагонный дизель. Кажется, если бы не небольшие грузоперевозки, на станцию и вовсе можно было бы махнуть рукой.

На одном из путей своей очереди на погрузку леса ожидают пять вагонов. Неподалеку встречаем начальника станции Виктора Зайцева. Раньше он работал в Кричеве механиком. Старость встречает на тихой Шестеровке.

Каждый день ему необходимо выполнить ряд обязательных процедур. Пройти по шпалам и тщательно проверить, все ли в порядке. Виктор Васильевич деловито стучит ломом по рельсам: смотрит, не расшатались ли болты, нет ли зазоров. В его подчинении числятся еще дежурный и станционный рабочий. Вообще, есть ли смысл поддерживать практически неиспользуемую ветку?

— Железнодорожники, может быть, и рады были бы ее закрыть, а рельсы разобрать, но это стратегический объект, — замечает Виктор Зайцев. — Во–первых, самый короткий путь на Москву, во–вторых, альтернатива магистралям Орша — Смоленск и Гомель — Брянск. Весной участок посетило руководство БелЖД и их российские коллеги. Планируется, что по этой ветке из Калуги, где развито транспортное машиностроение, будут доставлять технику для строительства нашей атомной электростанции. Но это перспектива. А пока мы каждый месяц отправляем отсюда семьдесят вагонов леса.

Опять по шпалам

Еще в начале прошлого века там, куда приходила железная дорога, строили населенные пункты, предприятия. Возле станций бурлила жизнь. А сейчас обратный эффект. Села вымирают, заводы закрываются... Что будет с путями?

От Шестеровки до деревни Великий Мох рукой подать. Этот населенный пункт, в котором живут 220 человек, по местным меркам считается достаточно крупным. Собственное предприятие, вся необходимая социальная инфраструктура. Старожилы хорошо помнят те времена, когда по «железке» ежедневно проносились поезда.

— На Москву ездили, на Калугу, — вспоминает 83–летний Иван Данилович Сакович. — В Могилев ежедневно отправлялось несколько поездов. А сейчас... Затихла жизнь, электрички доходят до нас лишь по выходным. А если в будни нужно добраться, к примеру, до больницы? Можно, конечно, автобусом, да долго и дороже выйдет.

Однако это эмоции. Конечно, всем хочется, чтобы транспорт подъезжал в удобное для них время. Но разве так бывает?

— Дизель возит на учебу в Могилев студентов из ближайших деревень, которые на выходные приезжают домой, — разворачивает карту председатель Киселовобудского сельсовета Александр Застрелов. — Примерный пассажиропоток — 60 — 70 человек. Гонять поезд в будние дни смысла нет. Хорошо, если им воспользуются двое–трое...

— Но ведь только в деревне Великий Мох около 220 жителей, — пытаюсь возразить я.



— Среди них 82 старика, 114 трудоспособных и 30 детей, — уточняет Александр Иванович. — На работу в Кричев или Могилев никто не ездит. Рабочих мест хватает и у нас: на предприятии, которое занимается обработкой дерева, лесоскладе, стройках, в хозяйстве, школе, библиотеке... С Климовичами Великий Мох связывают автобусы и маршрутки. До остановки идти не больше пятисот метров, хотя по социальному стандарту предел — три километра. Конечно, транспорт мог бы заезжать и прямо в деревню. Это дополнительные расходы. Поэтому есть договоренность: лишний крюк автобусы и маршрутные такси делают только по просьбе стариков, которые могут предупредить водителей по телефону.

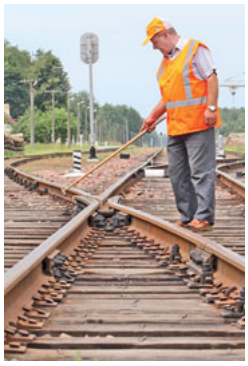
А вот за Шестеровкой начинается полная железнодорожная глушь. Хотя до границы была еще одна остановка — Звенчатка. Теперь об этом напоминает лишь небольшой железнодорожный домик, где путейцы и поныне хранят свой инвентарь. По рельсам давно не гудят поезда. Пути проржавели и поросли бурьяном. Однако безнадеги я не ощутил. Под ногами новенькие шпалы. Кажется, здесь достаточно сделать несколько рейсов рельсошлифовальному поезду — и хоть завтра открывай движение.

Железные аргументы

Климовичский путь повторили еще несколько железнодорожных веток. Когда–то загруженные, а теперь пустынные: Воропаево — Друя, Василевичи — Хойники. Эти многокилометровые отрезки содержат, по сути, ради одного–двух поездов. Зачем?

— Белорусская железная дорога начала терять пассажиров в пригородном сообщении, не выдержав конкуренции с частными автоперевозчиками, — размышляют аналитики. — Так, поток, по некоторым сведениям, за 10 лет снизился в два раза. Соответственно, чтобы не тратить деньги впустую, БелЖД уменьшила количество поездов. Кроме того, мешает отсутствие межгосударственных договоренностей по совместной эксплуатации приграничных линий. Добраться до соседних стран стало намного сложнее. Уже нет прямого пригородного движения из Кричева в Рославль, из Витебска в Невель, из Полоцка в Великие Луки... Правда, в Украину и Россию все еще можно добраться по местным линиям. А вот в Литву и Латвию — уже нет.

— Да, с одной стороны, мы вынуждены экономить, — соглашается начальник службы перевозок БелЖД Владимир Михайлюк. — Хотя, с другой стороны, надо признать, в некоторые деревни можно добраться только по железной дороге. Поэтому полностью ликвидировать движение и разобрать рельсы, как это сделали в Литве, мы не можем. Многое зависит и от транспортной политики руководства железных дорог соседних стран. Россияне уже давно закрыли свои участки приграничных веток. Следовательно, и мы вынуждены там ограничить движение с нашей стороны.



Каковы перспективы? Ведь ломать — не строить. В мире давно развивают железную дорогу как один из самых быстрых и дешевых способов попасть из одного города в другой. Прокладываются новые пути, закупаются сверхскоростные поезда. А в Париже, Берлине, Риме разветвленное пригородное сообщение стало неотъемлемой частью городского общественного транспорта. А что у нас? Может быть, удастся вернуть малоиспользуемые ветки на нужный путь?

В управлении БелЖД меня заверили: этот вопрос сейчас прорабатывается. Вполне возможно, когда–нибудь «глухие» участки снова станут загруженными. Но как сделать железную дорогу равноценной альтернативой автобусам и маршруткам? Транспортники уверены: спрос формирует предложение. А может быть, наоборот? Низкие цены, удобные графики, комфортабельные вагоны, развитая инфраструктура, интересные предложения... Например, в Германии, чтобы привлечь пассажиров, разработали специальный билет выходного дня, который позволяет местным жителям и туристам путешествовать на электричках. Удобно и недорого! Почему бы и в нашей стране не использовать «чыгунку» для развития туризма? Пока наша железная дорога проигрывает в главном — скорости движения. Современная жизнь заставляет мобильных людей все чаще посматривать на часы. Впрочем, первые шаги уже сделаны: из Минска в Москву проложат скоростной путь, к городам–спутникам и областным центрам помчатся современные «Штадлеры». А затем, поди, реанимируют и глухие ветки. Потеснить быстрые поезда автомобильный транспорт тогда вряд ли сможет.

Прямая речь

Константин Барауля, заместитель председателя по экономике Климовичского райисполкома:

— Железная дорога имеет важное значение для Климовичского района. Конечно, конкурировать с автомобильными пассажирскими перевозками она не может, так как в сам райцентр не ведет. Но это ближайшая и наиболее дешевая связь с оживленными транспортными узлами — Кричевом и Могилевом. И потом возле станции Шестеровка расположен крупный лесной массив. Здесь Климовичский лесхоз и Костюковичский леспромхоз занимаются заготовкой древесины, которую затем вывозят как раз по этому участку дороги. Насколько велики объемы? Достаточно большие. Рентабельность в свое время доходила до 70 процентов, сейчас ниже. Основной потребитель — шкловская бумажная фабрика.

Заметили ошибку? Пожалуйста, выделите её и нажмите Ctrl+Enter



Дмитрий УМПИРОВИЧ



Александр РУЖЕЧКА

sparrow.

Вскрылся главный организатор теракта в «Крокусе» – россияне в ужасе

OSNMEDIA.RU

Что они вытворяют? Дорожники рушат все на своем пути

PROASTRAKHAN.RU

Что творится с Куклачевым после инфаркта: вся правда

URA.NEWS

Шок! В московском офисе нашли украинский беспилотник

AMIC.RU

Борщ теперь богачей! Что ценами

ASTRAKHAN.SU