

Рельсы Вятлага, или «Поездка в К-231»

Павел В. Кашин

Основой данного материала явилась статья, опубликованная в альманахе «Локотранс» №№ 2 и 3 за 2008 г. Писалась она в сжатые сроки, под угрозой (смешно сказать!) того, что кто-нибудь ещё повторит наш маршрут и напишет об этом раньше меня. Кроме того, необходимо было согласовать готовый материал с руководством Гайно-Кайской ж/д, что также требовало времени. Позднее возникла потребность существенно расширить повествование, дополнив его сведениями о других железных дорогах узкой колеи, посещённых нашей группой в ходе экспедиции августа 2008. Анализ собранного исторического материала по ним систематизирован и подготовлен к публикации С. Костыговым. Конечный результат, был поделен на несколько частей. Их я и выношу на суд читателей.

Часть 1. Историческая справка



Впервые эту таинственную железную дорогу мы увидели в 2003 г., когда в процессе первой экспедиции по узкоколейкам Кировской области доехали до пос. Фосфоритный и станции Верхнекамская. Тогда нас с Сергеем Костыговым до глубины души потряс тот факт, что на её входе со стороны ст. Лесная установлен действующий семафор! На ближайшем к нам стрелочном посту бросился в глаза рабочий ящик ключевой зависимости стрелок и сигналов. Откуда

столько раритетов? Разговор со стрелочницами на посту прояснил ситуацию.

– А чегой-то у вас семафор стоит, как на это руководство Горьковской дороги смотрит? – спросили мы у них.

– А Горьковская дорога на нас никак не смотрит! – был ответ.

– ???

В качестве разъяснения нам был предъявлен ТРА станции Верхнекамская (кто не знает: ТРА – технико-распорядительный акт – основной документ, регламентирующий работу станции). В «шапке» этого серьёзного документа значилось: «УТВЕРЖДАЮ: начальник Гайно-Кайской ж/д Учр. К-231 П-к. Такой-то». Комментарии были излишни.

– А пассажирские-то в сторону Лесной у вас по дороге ходят?

– Ага... До Лесной каждый день а дальше только раз в неделю, по пятницам. Народу-то теперь мало ездит. В прежние времена «зон» много было, а теперь всё развалили!

«Опять по пятницам пойдут свидания...» – вспомнилось мне, и я потащил Сергея к выходу.

– Дальше на север я не поеду! – полушутя-полусерьёзно сообщил я.

– А дальше и некуда: дорог нет, – ответил Сергей, а потом добавил, – да и времени у нас тоже.

На самом деле дорога дальше была, и шла она (да и идёт поныне... пока!) аккурат до посёлка Лесной. Но посещение его тогда в наши планы не входило. А главное, времени действительно уже не было. Тем более знания наши про Гайно-Кайскую ж/д широкой колеи (далее кое-где по тексту буду применять сокращение ГКЖД. – Прим.авт.) были к 2003 году скудные и весьма отрывочные. Можно сказать, мы вообще были не в курсе, что она существует и поныне. На всех «бытовых» схемах и в атласах ж/д всегда на моей памяти рисовалась ветка Яр – Лесная протяжённостью 209 км. В достоверности этих сведений я впервые усомнился, увидев служебную схему Горьковской ж/д, на которой, на

180-м км была показана граница Горьковской ж/д с чем, указано не было!

Да и происхождение названия дороги было для меня покрыто завесой тайны. В атласе 1965 года между станциями Кирс и Фосфоритная значился отдельный пункт с названием Кай. Возможно, именно от него и образована вторая часть в названии дороги.

Переименована ли эта станция в современный Светлополянск или нет, нам точно установить не удалось. Но скорее всего происхождение названия дороги другое. На современной «двухкилометровке» населённый пункт с названием Кай существует до сих пор и располагается на некотором удалении от описываемых мест. Когда-то в Кировской области существовал одноимённый Кайский район. Его центром в послевоенное время было уже другое село – Лойно. Нынешнее село Кай знаменито тем, что некоторое время здесь отбывал ссылку Ф. Э. Дзержинский. Кроме того, оно неофициально считается полюсом холода 43-го региона. 12 января 1965 года на основании Указа Президиума Верховного Совета СССР вместо Кайского района был образован Верхнекамский район с райцентром в Кирсе – старинном посёлке при чугунолитейном заводе. Последний в том же году получил статус города.

Населённый пункт с названием Гайны существует в Пермском крае (бывший Коми-Пермяцкий АО) и является одним из его райцентров по настоящее время. Так что скорее всего своё имя эта дорога получила по названиям районов, через которые трассировалась, а впоследствии и была проложена.

В течение четырёх последующих лет я, специально не ставя себе подобной цели, т.е. почти на подсознательном уровне, потихонечку собирал разрозненные сведения об этой дороге. Уж и не знаю, что меня в ней привлекало больше: налёт таинственности из-за территории, по которой проходит эта железная дорога, из-за её ведомственной принадлежности или из-за семафоров и прочих наверняка существовавших на ней железнодорожных раритетов.

Некоторых вопросов по ГКЖД некогда коснулся известный московский собиратель истории немецких трофейных паровозов Александр Андреевич Васильев в материалах [1] и [2]. (Пришлось изрядно повозиться, пока я извлёк с дальней полки старые подшивки «Локотранса»!) Пересказывать указанный материал не вижу смысла. Буду использовать по ходу

повествования лишь некоторые его «штрихи». Кое-что списано со стенда, увиденного мной в штабе дороги во время пребывания в Лесном. Сведения эти довольно скромные, буквально несколько предложений, но ведь и такую информацию можно использовать. Кое-что удалось почерпнуть с официального сайта посёлка. В общем, «с миру по нитке»...



Линия, как уже говорилось, берёт своё начало от ст. Верхнекамская. Сюда приходит 180-километровая ветка со ст. Яр. Последняя расположена на 1126-м км т. н. Северного хода Горьковской ж.д. ОАО «РЖД» – магистральной двухпутной линии Киров – Балезино – Пермь. Граница дорог находится перед входным семафором Верхнекамской, т.е. последняя входит в состав ГКЖД. Магистральный путь, сохраняя в целом, как и «РЖДэшная» ветка, направление с юга на север, пролегает по водоразделам рек бассейнов Камы, Сысолы и Вычегды. Общая протяжённость вместе с ветками (неизвестно, на какой год, скорее – максимально существовавшая) – 353 км, в т.ч. магистрального пути – 247 км. Несмотря на постепенное развитие автодорожной сети на границе трёх российских

регионов, ГКЖД остаётся кратчайшим путём, связывающим Верхнекамский район Кировской области, Гайнинский район Пермского края с Кайгородским и Усть-Куломским районами Республики Коми. Жаль, что от постепенного умирания её это не спасает, скорее всего из-за яркой специфичности. Годом основания дороги считается 1938-й.

Основным назначением ГКЖД являлась, да и пока является перевозка заготовленной на лесосеках древесины. Т.е. дорога изначально является лесовозной. Поэтому, несмотря на колею в 1520 мм, она имеет все основные черты, присущие узкоколейным железным дорогам (далее – УЖД) аналогичного назначения. Среди них отмечу следующие:

- ярко выраженное грузовое и порожнее направления;
- наличие (в прошлом) веток, берущих начало, в т. ч. и от стрелок, уложенных прямо на перегоне, без устройства раздельного пункта с путевым развитием;
- наличие т.н. усов и подусков – временных безбалластных путей, ведущих непосредственно к местам лесозаготовок и прекращающим своё существование после полной вырубki соответствующего квартала или группы кварталов;
- изменение конфигурации сети в зависимости от выделяемых под вырубку делянок;
- возможная полная или частичная ликвидация дороги в связи с выработкой лесосырьевой базы.

Последнее мы воочию наблюдали непосредственно на месте, и об этом разговор ещё предстоит.

Трудно сказать, какие далеко идущие цели преследовали проектировщики ГКЖД и руководители её строительства в эпоху индустриализации. Возможно, она должна была впоследствии стать участком Транс-какой-нибудь магистрали, а может быть по типу лесовозных УЖД просто «догоняла» лесозаготовителей в робах, всё дальше и дальше углублявшихся в дебри первозданной комяцкой тайги. Этапы продвижения Гайно-Кайской ж.д. в глубь лесных массивов Кировской области, затем Коми-Пермяцкой АО и самой Республики Коми прослеживаются в весьма общих чертах. Хотя наверняка отдельные участки открывались если не с помпой, то, что называется, «с песнями и плясками», за которыми следовали амнистии. Тем не менее попробуем отметить основные вехи в истории ГКЖД.



5 февраля 1938 года приказом НКВД здесь был учреждён Вятский исправительно-трудовой лагерь – Вятлаг. Железнодорожная линия широкой колеи от станции Яр до станции Фосфоритная в то время уже существовала (была открыта в 1932 году). Достройка её ещё на 12 км на север до посёлка Рудничный диктовалась необходимостью вывозки добываемой там фосфоритной руды. Судя по всему, первоначально этот посёлок был «вольным». Но к 1938 году он и расположенная рядом станция Верхнекамская отошли Вятлагу, став его «основными воротами». За 1937–38 гг. был построен и сдан в эксплуатацию головной участок ГКЖД Верхнекамская – Лесная. Его протяжённость – 29 км. Имелись промежуточные станции Нырмыч и Заводская. У Лесной прямо посреди болот развернулось строительство посёлка с бодрым названием Соцгородок. В 1939 году сюда из Рудничного переехало всё лагерное начальство. На станции разместили основные паровозное и вагонное депо. Всему «предприятию» присвоили наименование «почтовый ящик № 231». Позднее оно преобразовалось в Управление К-231. 23 июля 1941 года, как следует из Акта о принятии Вятлага НКВД СССР лейтенантом госбезопасности Н. С. Левинсоном, на балансе имелась ж/д ветка протяжённостью 45 километров. А в соответствии с приказом от 24 июня 1944

года, «столица» Вятлага посёлок Соцгородок сменил своё название на Лесной, как более нейтральное и в соответствии с названием расположенной рядом станции ГКЖД.

Стоит заметить, что термины «заключённый», «зэк» были официально выведены из употребления в 1950-е годы. Их место заняли «осужденные» (именно с ударением на 2-й слог) и «спецпоселенцы» (расконвоированные осужденные, в народе – «химики»). Обращаю внимание читателей на это, дабы в дальнейшем не было разночтений.

В 1947 г. линия шла согласно «Атласу офицера» до 60-го км, т.е. достигала ст. Раздельная. В начале 1950-х гг. протяжённость магистрали достигала 90 км; линия, выйдя за границы Кировской области, доходила до реки Ныдыб – правого притока Сысолы. Затем, «перешагнув» её деревянным мостом, путь продвигался далее на север. Уже на топографических картах начала 1960-х гг. действующим был показан участок до ст. Пелес (135-й км), а пунктир, обозначающий строящуюся линию, «упирался» через десяток километров в очередную водную артерию, которую собой являла река Чёрная. Через неё также был сооружён деревянный мост. К середине 1970-х годов окончательно уйдя в комяцкие леса и изменив основное направление с северного на северо-восточное и снова на северное, магистральный путь ГКЖД достиг своей крайней точки – станции Крутоборка, отстоящей от исходной – ст. Верхнекамская – на 245 км. В ходе поездки августа 2007 г. нашей группе так и не удалось достичь Крутоборки. Но на недавно изданной карте Республики Коми отчётливо видно, что сама станция располагается «в лесу», не достигая одноимённого посёлка, в который тянется на пару километров соединительная ветка. Отсюда и величина протяжённости дороги – 247 км. Забегая вперёд, скажу, что ни поселковой ветки, ни самой станции Крутоборка к лету 2007 года уже не существовало. А путь обрывался где-то у бывшего входного семафора станции. Там на карте показана небольшая ветка, ведущая скорее всего на промежуточный лесосклад, куда древесина доставлялась автотранспортом. На момент нашего посещения он и являлся самой дальней точкой, до которой доходил путь ГКЖД.

До 1980-х годов на дороге использовались паровозы различных, порой очень экзотических серий. Так, по данным питерского коллеги по увлечению И. Тимофеева, на март 1957 в депо Лесная числились и проходили по Пермскому котлонадзору 12 паровозов ТЭ (ещё один – стационарный котёл на отоплении), 8 паровозов серии Б (!!!), 7 – серии ОВ (из них один котёл), 4 – серии Ц (2 котла) и только один Э с №192.

Мои предположения, что сюда поступали тепловозы с гидропередачей, совершенно не оправдались: взамен паровозов, на ГКЖД работали до недавнего времени исключительно ТЭМ2. При этом, видимо, в связи с наметившимся уже тогда сокращением перевозок, их в сравнении с паровозами было не так уж и много.

Импульсом дальнейшего развития идеи посетить эти места и проехать по таинственной дороге стали размещённые весной 2007 г. в Интернете фотоснимки некоего местного любителя железных дорог. В числе прочего был изображён входной семафор ст. Верхнекамская со стороны ст. Яр. Рядом с ним километровый столб 179/180 и белая табличка «Конец подъездного пути». Так вот как выглядит граница Горьковской и Гайно-Кайской железных дорог! Дьявол! Почему тогда, в мае 2003 года, мы до этого места не дошли!

В общем, фотография эта стала той каплей, которая переполнила чашу желания организовать поездку на ГКЖД. Я настоял, чтобы её посещение рассматривалось нашей группой как один из



вариантов экспедиции 2007 года.

Однако было ясно, что без согласования с администрацией, просто так посещать те края не стоило. Поэтому «документальную подготовку» поездки я взял на себя, на правах менеджера проекта. Занятие это хоть и непыльное, но необходимое. Сие настоятельно рекомендуем взять на заметку всем тем, кто соберётся повторить наш маршрут. Хоть то, что когда-то именовалось Вятлагом и не является теперь могущественным государством в государстве, но территории к северу от Фосфоритного и Лесного, вдоль трассы железной дороги или тяготеющие к ней, являются режимными. Любой представитель власти имеет право проверить ваши документы и даже санкционировать ваше задержание до выяснения личности и цели пребывания. Поэтому о нашем приезде в Лесной во второй половине августа 2007 года руководство местного Управления лесных ИТУ было предупреждено заранее.

Надо заметить, что после передачи «зон» в ведение Министерства юстиции (МЮ РФ) существовавшая ранее буквенно-номерная схема обозначения управлений и подразделений ушла в прошлое. Её место заняли всевозможные УЛИУ (управления лесных исправительных учреждений), ОИКи (объединения исправительных колоний) и КП (колонии-поселения). По крайней мере это относится к бывшему Управлению К-231 и его подразделениям. Последние, по ранее принятой в МВД СССР системе, обозначались номером управления с добавлением собственного номера после строчного знака дроби («косой черты»). Так, подразделение, в ведении которого находилась интересующая нас дорога, обозначалось как К-231/8. Поскольку мы немного запутались в этих вновь образованных ОИКах, далее по тексту я буду использовать прежние обозначения.

Предстоящей экспедиции, вместо уже традиционного шаблона «Порядковый № + основной регион посещения» было присвоено кодовое наименование «Поездка в К-231». В неё выразили желание поехать сразу все четыре участника некоммерческого интернет-проекта «ПЕРЕЕЗД.РУ»: П. Кашин, автор этих строк, С. Костыгов, Р. Молочников и И. Некрасов. В надежде на то, что не придётся месить колёсами грейдеры и полуразбитые «бетонки», решено было поехать на «четвёрке» («ВАЗ-2104») Романа Молочникова. Тем более что «УАЗ-31519» по прозвищу «УХ» Сергея Костыгова – наша основная экспедиционная машина – к этому времени серьёзно «заболел» и ехать на нём в такую даль было более чем рискованно. Наверное, Рома до сих пор жалеет о своём решении предоставить экспедиции свои «колёса»: глушитель был благополучно повреждён уже в первый день!

Часть 2. Известными трассами

[В первой части](#) дана краткая историческая справка по Г.-К. ж.д., а также описаны причины, по которым группа участников интернет-проекта «Переезд(дом)ру» отправилась в эту авантюрную, с т. з. обывателя, экспедицию.

Выезд нашей команды был назначен на раннее утро субботы, 18 августа 2007 года. Расчёт был простым: ровно через двое суток, утром в понедельник, мы должны были достичь Лесного, попутно проехав по некоторым «старым адресам»: Каринской, Дубровской и Подрезчихинской УЖД, дабы уточнить кое-какие сведения из полученных ранее, в ходе Первой кировской экспедиции далёкого теперь уже 2003 года.

Сбор участников поездки на этот раз, вопреки сложившимся уже традициям, происходил в обратном порядке: последним пассажирское место занял Сергей Костыгов. «Четвёрка»



сначала бодро вырулила на МКАД, а затем на Ярославскую трассу. Начало экспедиции по замыслу её участников должно было точь-в-точь повторить путь Первой кировской: другого кратчайшего пути в самую дальнюю северо-восточную часть Кировской области просто не существовало! На первую ночёвку теперь планировалось встать за Кировом, на живописных берегах речки Белая Холуница. В 2003 году она была достигнута только на третий день, значит, стоило хорошенько поторопиться! Благо теперешняя машина по относительно хорошему асфальту давала некоторую фору оставленному в Москве «УХу».

Остановку по моим и Сергея настояниям сделали на берегу Унжи при выезде из Макарьева. Берег реки показался более загаженным, чем 4 года назад. Тем не менее Сергей, бросив товарищей и одежду, побежал бегом вниз с крутого берега к спасительной прохладе водной глади. Хотя и была на дворе вторая половина августа, первый день поездки выдался жарким. Ни я, ни Роман с Ильёй не последовали его примеру. Мы не могли так быстро «переключиться» – слишком резким был переход от сумасшедшей московской жизни к этой прекрасной действительности: новая экспедиция НАЧАЛАСЬ! Три человека, вырвавшихся на волю из «лап мегаполиса», только стояли на высоком берегу и сверху наблюдали за своим четвёртым товарищем. Приколно: Унжа здесь хоть и была широкой, но... кажется, Сергею даже в самых глубоких местах так и не



посчастливилось поплавать: река спокойно преодолевалась вброд!

Несмотря на отставание от намеченного графика, проехать мимо указателя «Киров 300», что установлен на развилке дорог перед Мантурово, тоже не смогли. Ещё бы: «И у нас есть свой "Берлин-Зоо"!», – выдал я, памятуя о названии одного из вокзалов в Германской столице. Знакомый до боли переезд Зебляковской УЖД был накатан. Более того, имелась в наличии дежурная. Она, правда, сообщила, что поездов сегодня уже не будет! Ну да ладно, то ли ещё нас ждёт впереди! Глоток свежего воздуха, и снова в путь!

От бывшего переезда с Якшангской УЖД ничего практически не осталось: земля быстро скрывает следы былой деятельности человека!

Где-то на кировской объездной «четвёрка» попыталась избавиться от глушителя. Поэтому Романом была объявлена техстоянка. Илья и Сергей к этому времени уже успели выспаться на заднем сиденье, а вот я только-только пристроился подремать: полуночный старт из Москвы всё-таки давал себя знать! Представьте «соображалку» человека, выставленного на улицу в полусонном состоянии! Я сначала попытался пристроиться на обочине на свежескошенной кем-то травке, но, поняв несуразность подобного, наплевав на предупреждения, залез обратно в машину. Когда к весу транспортного средства прибавился немалый вес одного из участников поездки, домкрат не выдержал и погнулся, к величайшему ужасу Романа. Но выволочь мгновенно уснувшее тело снова на свежий воздух на этот раз не удалось никому! (Потом я долго соображал, почему на меня косятся остальные участники поездки.)

Заезд в Каринку, а вместе с ним и мечты о фотографировании вечернего пассажирского поезда местной УЖД на мосту через Чепцу пришлось отложить до лучших времён! Участники экспедиции имели к 2008 году определённый груз знаний в области узкоколейных железных дорог. Посему все мы утвердились во мнении, что переправа через реку у Кирово-Чепецка – уникальное в своём роде дожившее до современности инженерно-техническое сооружение на узкоколейках России! Но единственную известную мне и Сергею лесную грунтовку в Каринку преграждала глубокая

свежевскопанная канава! Так, наверное, местные лесники отсекали путь диким туристам к изрядно высохшим за лето торфяникам. Наверняка была и другая дорога, но про неё никто не знал, да и спрашивать в этот субботний вечер было не у кого. Посмотрев на журчащий на дне канавы ручеек, мы приняли решение возвращаться на реку у узкоколейного моста и искать место под ночлег. Быстро садилось за вершины елей солнце, смеркалось. Это вам не июнь и даже не май, стоило поторопиться. За первый день все порядком утомились. Поэтому искать место в глуши, с «живописными изысками» не стали. Да и костёр и то особенно разводить сил не было. Поставили палатки, пожевали содержимое свежевскрытой банки тушёнки и угомонились. Первый день закончился!



Утро было тёплым и солнечным, что сулило хорошую погоду в течение дня. Сейчас, накануне осени и долгой зимы, такие деньки особенно ценны. Терять время не стали: искупались, прогнав остатки сна, наскоро перекусили и отправились дальше на северо-восток. Дань Каринской УЖД решили всё-таки отдать, заехав в Октябрьский – ныне самую дальнюю точку дороги.

Мало что изменилось здесь с 2003 года. Разве только станционное здание ещё более обветшало, да к крайнему стойлу в гараже пожарной части больше не тянется узкоколейный путь. Это могло значить только, что местная пожарная дрезина «умерла». В это верить не хотелось, поэтому мы решили, что она ещё стоит где-то там, в глубине гаража, просто не используется. Порадовали штабеля рельсошпальной решётки, сложенной на одном из станционных путей. Значит, времянки кладут и торф вывозят. Так ли это? Спросить ранним воскресным утром было не у кого! Ладно, фото на память у т. н. Куковьякинского переезда и – в путь! Следующая остановка – Дубровка. (Так кто же заказывал такси на Дубровку?)

Дубровская УЖД также порадовала нас: а) своим существованием на 2008 год и б) отсутствием каких-либо видимых изменений, произошедших с момента Первой кировской, тем более в худшую сторону. Наоборот, классный вагон для рабочих попытались откапиталить: он был полностью остеклён и внутри даже отделан «вагонкой»! Разве только кладбище металлолома поредело. От разбитого ТУ4, что стоял здесь и раньше, теперь остались рама и каркас кабины, на котором, впрочем, наконец облупилась краска, и мы смогли правильно прочитать заводской номер. К полудню народ в посёлке зашевелился. Сергей побеседовал с двумя работниками УЖД, выловленными возле «пионерочного» гаража, стоящего тут же, рядом, между вагонным депо и веткой в локомотивное депо. Выяснилось, что дорога работает и вроде какая-то перспектива тоже имеется. Но сегодня по случаю выходного дня поездов не будет. Была рассказана и



очередная история про «паровоз в болоте/лесу». Таких, знаете ли, много приходилось слышать. Но версию про брошенный ТУ4 на усу, отходящем от магистрали на 70-м пикете, решили проверить по дороге, сделав остановку на переезде 85-го пикета. (Особенностью Дубровской УЖД было то, что расстояния здесь мерили не километрами, а пикетами, т.е. «стометровками». Откуда пошла такая традиция, нам не смогли объяснить старожилы дороги ни в 2003 году, ни теперь.)

- Стойте, – я засуетился, – надо бы это... в магазинчик зайти.
- Это ещё зачем? – строго спросил Роман, уже морально

приготовившийся рулить почти без остановки ещё целый день.

– Ну это... запасы продовольствия пополнить.

– Так вроде есть всё...

– Запасы надо пополнять регулярно!

– Угу, знаем мы твои «запасы», – Сергей и Илья инициативу, однако, поддержали.

Почти на выезде из посёлка экспедиционная машина была остановлена плакатом на клубе.

На нём был изображён некто в вальжной позе Козьмы Пруткова. Подпись гласила:

«Слава нашему дорогому Миронычу!» Киров? Похоже, область-то Кировская. Вот только как он не был замечен в 2003 году, непонятно. Хотя тогда мы с Сергеем были охвачены «узкоколейной лихорадкой», обилие уже полученных к этому времени сведений «замыливало» глаза, и особенно по сторонам мы не смотрели, тем более если это не имело прямого отношения к теме поездки!

Брошенная у переезда с Дубровской УЖД «четвёрка» раскалялась в лучах уже повернувшего «на вечер» солнца. По рельсам, тянущимся по зелёному коридору, от неё удалялись четыре человека. Здесь в сторону Дубровки, т. е. в грузовом направлении, имелся нешуточный подъёмчик. Он начался практически от самого переезда, где в зарослях ив обнаружился небольшой деревянный мостик через речушку Улуй. Её болотистые берега не оставляли никакой надежды спуститься вниз и снять сие инженерное сооружение со стороны. У самой линии горизонта над узкоколейным путём висел непонятный предмет. Что это? Всем почему-то неотвязно захотелось это выяснить. Да и прогуляться после долгого сидения в машине очень хотелось.

Полотно бывшего уса 70-го пикета сильно заросло, и от попытки пробраться через зелёную стену молодых берёзок и осин пришлось отказаться. За полотном узкоколейки явно следили: то тут, то там попадались новые шпалы, да и песчаный балласт кое-где был подновлён. Эти места выделялись жёлто-коричневыми островками среди заросших участков. По откосам встречались пятна брусники – вот вам и полдник! Расстраивало одно – духота в воздухе всё усиливалась, а синева неба постепенно блекла, затягиваемая тончайшей облачной плёнкой. Как бы к вечеру дождя не пролилось, перспектива «мокрой ночёвки» была не самой радужной из возможных!



Ну а в конце затяжного подъёма, над самым переломом профиля (когда подъём меняется на спуск или наоборот. – Прим. авт.) магистрального пути Дубровской УЖД висела огромная «блямба» из фанеры. Висела на высоко натянутом через пути тросе и вызвала бурное обсуждение.

– Надо же так было постараться: корячиться почти на самые макушки елей, чтобы повесить это.

– А что это?

– Мишень для тренировки охотничьей меткости. Смотри вон: вся в дырках как решето.

– а в «прошлой жизни»?

– Братцы! – я в очередной раз сощурился, собираясь с мыслями. – Да это же октябратский значок! Точно! Вон и черты знакомые – Ильича в детстве – проглядывают...

– Когда был Ленин маленький / С курчавой головой...

– Висел, небось, в поселковом клубе, там где «Мироныч», и детишек радовал, а теперь вот охотников... Да и нам развлекауха! Вот как время повернулось!

– Э-э-э... давайте лучше перекусим!

Эх! Остановиться бы где-нибудь здесь и уже посидеть у костерка, ведя неспешные беседы, пока в котелке шкворчит будущий ужин... Но нет! Надо максимально

приблизиться к Лесному, дабы предстать перед местным начальством с самого завтрашнего утра. А то, не ровен час, уедет это начальство в далёкие края на какую-нибудь проверку и жди его потом, теряя драгоценное время!



Но в Подрезчиху тоже решили завернуть. Мост через Вятку на этот раз был на месте. (В 2003 году его то ли разобрали к половодью, то ли поднявшиеся вешние воды просто снесли рукотворную переправу! На противоположный берег тогда участники Первой кировской перебирались на катерке.)

Главная станция Подрезчихинской УЖД мирно дремала в этот воскресный вечер. У маленького дощатого перрона стоял знакомый мне и Сергею классный вагон ПВ-40, в котором перевозят рабочих. Под ним, дремотно жуя свою жвачку, расположились козы. Даже наше появление и попытка сфотографировать не вызвали у них никакой реакции. На крайнем станционном пути собрана нерабочая техника, включая остов камбарского тепловоза, погруженного в ожидании разделки на покосившуюся платформу. Вся рабочая техника сосредоточилась на территории депо, которую теперь ограждал глухой забор. Это уже было что-то новое! Сторожиха в высокой будке – единственный человек на УЖД в этот час!

От неё удалось узнать, что бывший леспромхоз (далее – ЛПХ) в очередной раз поменял хозяина. Зарплаты простым рабочим это, правда, не прибавило. Выселили лесной посёлок Сумчино. УЖД туда пока есть, но движение осуществляется только на «пионерках». Бывший «сумчинский» ТУ6А за ненадобностью привезли в Подрезчиху, и теперь он стоял разгромленный на станционных путях. Последний ТУ4 также отстранили от работы. Он стоял, накренившись набок, на задворках депо, сброшенный с рельсов.



По-прежнему возят лес с 9-й ветки, на том участке работа УЖД не изменилась. Но и о радужных перспективах здесь говорить не приходится. Для уточнения ранее полученных сведений мы заглянули в гости к двум «дедушкам» – так с недавних пор на экспедиционном жаргоне стали именоваться ветераны, ранее работавшие на той или иной УЖД и способные поделиться своими воспоминаниями о давно прошедших годах. Опрос «дедушек» всегда интересная и очень трогательная часть

экспедиционной программы!

Вот за этим занятием «концессионеров» и накрыл обильный, пока по-летнему тёплый ливень! Поймав перерывчик в дождевом потоке, мы исследовали ранее проигнорированную часть посёлка. Она порадовала меня и Сергея не обнаруженной ранее кабинкой от ТУ4 и наличием небольшого двухпутного разъезда перед нижним складом. Сюда от магистрали дороги вела т. н. 10-я ветка.

Быстро темнело, но искать место под ночлег под проливным дождём не хотелось никому! Вглядываясь в лобовое стекло через плотный водяной поток, Роман гнал машину вперёд, к Кирсу. А что дальше?

А дальше Роман озвучил крамольную с т. з. идеологии экспедиции мысль, которая наверняка пришла в этот поздний час в голову не только ему одному:

– А не заночевать ли нам в местной гостинице?

– Что-о-о? – отозвался Сергей. – Поехать в леса, чтобы спать в клоповнике, а не в палатке?!

– Н-да... – протянул я, ни к кому особо не обращаясь.

– Да где ты сейчас в темноте, да под дождём место искать будешь? – не унимался Рома. – А костёр? Я, например, проголодался!

– Угу... – неопределённо отозвался из своего угла Илья.

Было ясно, что нарушать экспедиционные традиции не хотелось никому! Но никому не улыбалась и обрисованная Ромой перспектива «мокрой ночёвки», которую каждый в отдельности уже давно нарисовал в своём мозгу!

– Ладно, – сдался Сергей, – твоя идея, ты её и реализовывай.

А вот с гостиницей-то образовалась не меньшая проблема: мест не было! Я уже начал было подумывать о «мокрой ночёвке», но Роман решил идти до конца. После долгих мытарств была достигнута договорённость об аренде трёхкомнатной квартиры в соседнем Светлополянске. И вот мы едем за чёрной «Волгой» и размышляем на тему: «кидалово» это или нет. Странно, на первый взгляд, откуда здесь такая услуга? Да ничего необычного – это мы здесь разовые гости. А многие приезжают в эти края на свидание со своими родными и близкими, отбывающими срока в бывшем Вятлаге.

Всё оказалось по-честному! Многое здесь основано на взаимном доверии, даже ключи нам предложили утром, закрыв квартиру, бросить в открытое окно. Первый этаж стандартного кирпичного «торфопромовского» жилого дома. Планировка повторяет пятиэтажные «хрущобы» 1960-х гг. Долго не ложились от неожиданного комфорта. Дождь за полночь прекратился, стало свежо, и очень захотелось почему-то посидеть на лавочке и полужгать семечки! Семечек ни у кого не обнаружилось, да и ладно! Достаточно оказалось просто немного посидеть и подышать ночным воздухом, неповторимо свежим после вечерней грозы!

Подъём назначили на 7 утра – путь завтра предстоял ещё не шибко близкий. Как там нас встретят?

ЧАСТЬ 3. ЗНАКОМСТВО С ЛЕСНЫМ

Павел В. Кашин

***Во второй части** были описаны приключения, с которыми участники интернет-проекта «Переезд(дот)ру» добрались до Светлополянска. Оставался решительный марш-бросок до Лесного.*

Странно, но ни у кого из обитателей дома, в квартире которого мы переночевали эту ночь, наш отъезд не вызвал никакого интереса. Наверное, странники – частые здесь гости! Оставался последний бросок до Лесного.

За Рудничным уже никто из нас не был. Наверное, оттого меня вдруг охватил приступ исследовательской лихорадки: как всё-таки там оно ВСЁ будет? В Созиме спецконтингента в робах не наблюдалось. Зато привлекла внимание пара бревенчатых теремов. Сейчас их состояние было ужасно, но ведь для чего-то (или для кого-то) построили здесь в далёкие довоенные 1930-е годы не стандартные бараки, но некое подобие дачных особняков? Похожее пока ещё можно наблюдать в элитных дачных посёлках Подмосковья или на берегу Финского залива в районе Репино или Зеленогорска.

Улица, по которой мы сейчас ехали, шла за железную дорогу. Нам же предстояло, повернуть по указателю «Лесной→» направо к дамбе, что венчает собой большой пруд. Дорога по ней совсем ужасная! Асфальт когда-то здесь точно был... очень давно! Вот тут-то все и вспомнили про проходимость «УХа» – «уазика» Сергея. Но он в далекой Москве, а мы цепляем перегруженным задом «четвёрки» все рытвины на чёрном грунте плотины. К счастью, при выезде снова началась асфальтированная дорога, такая же «убитая», как и прежде. Это должна быть уже финишная прямая в Лесной.



Теперь слева от нас тянется в зарослях кустов и берёзовой поросли путь ГКЖД. Нам с Сергеем не терпелось взглянуть на неё, пощупать, так сказать, «товар руками». Случай подвернулся скоро: Роман, не успевший обогнуть очередную выбоину в асфальтовом покрытии, принялся второй раз за сегодня (первый раз – до Созима) рихтовать колесо «четвёрки». Ну а мы с Сергеем вышли на полотно дороги. Две не совсем ровные нити коричневых рельсов на деревянных шпалах. Не очень сильный накат, значит, движение слабое, но есть! Присутствовал налёт таинственности, но отчего? В принципе обычная «не МПСовская» ж.д.

Пересекли её на автомобиле перед Лесным. В качестве будки здесь установлен стандартный для лесной промышленности домик-тепляк, обшитый листовым железом. Шлагбаумы ручные, а дежурный по переезду... высокий мужик в серой робе, таком же кепи с коротким козырьком. На груди с левой стороны пришита белая бирка. В довершение по пути лицезрели справа вдалеке большую «зону». Она стояла на пригорке за полотном железной дороги. Как-то неуютно всё это... Радости добавил только входной семафор, судя по состоянию – действующий. Но его съёмку отложили на потом: требовалось для порядка всё-таки испросить разрешение у местного начальства.

По известному заранее адресу находился добротный бревенчатый дом. Вывеска гласила, что это «ШТАБ...», далее шли непонятные аббревиатуры. «Потом разберёмся!» – сказал я и толкнул дверь. Начальник ГКЖД встретил нас приветливо, но настороженно, и сообщил, что требуется согласование поездки с оперативным отделом. И это неудивительно: дорогу, судя по имевшимся слухам, преодолевают «чёрные металлоискатели». Так же кружат стаи стервятников над умирающим животным в ожидании скорой его кончины. А кто-то особо нетерпеливый уже пытается оторвать лакомый кусочек от ещё живого тела. Поверить в то, что мы преследуем АБСОЛЮТНО другие цели, было в создавшейся ситуации, почти невозможно! И мы отнеслись к этому с пониманием.

В течение двух дней с регулярностью местного сотрудника я посещал штаб дороги. Благо, что мои камуфлированные «походные» штаны делали меня не слишком заметным среди камуфляжа офицеров бывшего Управления К-231. Взяв на себя обязанности «менеджера проекта» пришлось идти до победного конца.



Два дня, пока шло согласование, не пропали для нас даром. Мы изучили местные артефакты, расположенные на подъездных путях за привокзальной площадью. В их числе: – снятые с тележек деревянные пассажирские вагоны, в т.ч. два настоящих «столыпинских» вагона с характерными коваными ромбовидными решётками на окнах;

– вагон-путеизмеритель, переделанный из салон-вагона дореволюционной постройки, до настоящего времени используемый по своему прямому назначению (!);
– довоенная балластировочная машина, несмотря на потрёпанный вид, также, по заверениям местных работников, «на ходу».
Наиболее «свежим» среди всего этого великолепия старинной техники был, пожалуй, только кран восстановительного поезда.

В обед понедельника появилась АСка с надписью «БОРОВОЙ» на борту. Значит, по крайней мере одна из веток дороги и посёлок в конце её существуют. Более того, там «живёт» собственная автомотриса. Она появилась в Лесном и на следующий день. На этот раз её рейс был скорбным: на похороны в Лесной привезли покойника из Борового.

Получив разрешение, посетили депо. По периметру оно огорожено колючей проволокой, и попасть на территорию можно только через КПП с северной стороны. Вернее, если верить сохранившейся надписи над старыми въездными воротами, это было не только депо, а целый комплекс, именуемый ЦПВРМ – Центральные паровозовагоноремонтные мастерские. Территория была режимной, что неудивительно. Как писал А. Ан. Васильев, одно время дежурным по депо там был даже пленный ээсовец из числа «бывших». Хотя режим фактически снят, депо продолжает находиться под охраной. Теперь на его территории работают исключительно «гражданские». Для прохода у нас тщательнейшим образом были проверены паспорта, а данные занесены в специальный журнал – не забалуешь! Стоять при этом перед окошком вахтёра в «шлюзе» – ощущение не очень приятное. Кто не в курсе: вход/выход из помещения КПП по традиции ограждают железные до потолка решётки, образуя тот самый «шлюз». Его двери открываются с противным треском электромагнитного замка с дистанционным управлением. Замки заблокированы: одновременно можно открыть только один. Подумалось: «Так вот зайдёшь сюда, отдашь документы, а с ними что-то не то окажется... Тогда назад пути может и не быть!»

На территории депо готовился в работу ТЭМ2У-8969. На вопрос: «А какие у вас скорости на Северном участке? Наверное, не выше, чем 40 и 25?» ответ был ошеломляющим:
– Да вы что? Какие 25?! 15, 10 и 5!

Как выяснилось, поездка на Северный участок, т.е. на север от Лесного, если это не ближайшая станция Брусничная, именуется у местных локомотивщиков «командировкой», ибо обернуться за положенные в смену 12 часов практически невозможно! Далее нам поведали в короткой беседе про нестабильность связи и частые сходы подвижного состава. Поскольку помощи часто ждать неоткуда, возят бригады с собой на локомотиве «аварийный набор» «лягушек» – массивных металлических плит особой конструкции. Они служат для возвращения на путь «загулявшего» подвижного состава.

Недавно на дороге появился первый и единственный тепловоз с гидropередачей. Это ТГМ40-0491. Не имея опыта работы с локомотивами такого типа, его никак не удастся запустить в работу. Увы! Никаких следов паровозов к моменту нашего посещения в



Лесном не осталось... кроме одного, но о нём позднее.

До вечера понедельника в Лесном нам нечего было делать. Высвободившееся время отвели на поездку по окрестностям, дабы посетить Чус и Ожмегово. Хорошая асфальтированная

дорога за Лойно уходила куда-то на север, а нам для достижения цели было необходимо переправиться через Каму и дальше продолжить своё движение по песчаному грейдеру.



В общем, почти ничего от УЖД ни в Чусе, ни в Ожмегово не обнаружилось. В первом посёлке хорошо читалась насыпь дороги, уходящая в сторону Перервы. С тамошней УЖД когда-то существовала связка. В Чусе один только вид заброшенного здания местного клуба навевал непреодолимую тоску. Судите сами: когда-то это было огромное бревенчатое здание, сложное в плане. Разворованное местными жителями (ну а кем же ещё?) в период дикого расейского «капитализма», а по сути – полного развала (ну а когда же ещё?), оно почему-то напоминало тушу огромного мёртвого медведя, лежащего на поляне, на взгорке посреди посёлка. «Мясо» давно съедено, а скелет постепенно теряет свою форму под действием ветра, дождей и снега. Особо голодным представляется шанс найти сохранившиеся на «костях» жалкие кусочки давно сгнившего «мяса». Но самого зверя оживить уже не удастся НИКОГДА!

Интересный лес окружал грейдер на Ожмегово. Молодые сосенки (не нам определять их возраст) росточком не более 4–7 метров, как церковные тонкие свечки, торчали из ровного ковра из мха и кустиков брусники. Под этим тонким слоем растительности – яркий жёлтый песок. Эх! На ночёвку бы в таком лесу, да далеко ехать из Лесного! Фантазии не хватало, чтобы представить, какие вековые боры здесь были сведены топорами да пилами лесорубов. Ну а сам грейдер, хоть и был укатан прямо на такой почве, изобиловал лужицами, лужами и лужищами! Наполненные прозрачной, искрящейся на солнце водой,



за нами они превращались в колыхающуюся мутную гадость коричневого цвета. Рома был в ужасе, понимая, во ЧТО превратится его «четвёрка» к вечеру. Забегая вперёд, можно сказать, что ничего страшного, в общем-то, не случилось. Нам даже понравилась новая «окраска» экспедиционной машины: брызги песчаных луж покрыли изначально нежно-синий кузов аккуратным слоем жёлтых крапинок.

По дороге назад в Лесной остановились пообедать на берегу холодной речушки Кым. Здесь у бревенчатого моста добрыми людьми были оборудованы костровище и столик с двумя лавками и навесом – комфорт! Пока шло приготовление пищи, Роман увлёкся фотографированием бабочек-траурниц, которых здесь было огромное количество! (Некоторые снимки, впрочем, получились.) Видимо, осознание такого удачного соприкосновения с природой вселило в Рому новые силы, и, выехав на асфальт, он погнал машину в Лесной как бешеный. Типа: «Все выбоины уже знаю!»

– Не гони, – предупредил Сергей, – опять колесо пробьёшь!

– Нам же в Лесной надо, – парировал Рома, бешено крутя руль.

Но... Прав был Сергей, одну выбоину наш доблестный водитель объехать не успел.

Раздался громкий хлопок, машину повело.

– Ну что, – саркастически заметил Сергей, когда мы вылезли из машины, – успел к 17.00 в Лесной?

Потом обратился ко мне:

– А давай мы тебя на попутку посадим?

– Угу, – буркнул я, – где она?

– А вон УАЗик едет!

Машина тормознула.

– Мне... эта... в Лесной срочно надо... – начал я объяснение.

– Знаю! – неожиданно ответил водитель и привёз прямиком к штабу дороги.

Тогда меня это удивило, но позднее всё объяснилось. По впечатлениям местных жителей «четвёрка» Романа стала узнаваема в Лесном в первый же день по трём основным признакам. Во-первых, по рёву оторванного глушителя, который заранее оповещал о наших передвижениях по посёлку. Во-вторых, по просаженной «заднице», которая из-за лежащих там наших походных вещей «цепляла» все рытвины на дороге и, в-третьих, по гос. номеру с непонятным 177-м регионом.

Но и во вторник разрешение не было получено, зато нашей группе позволили посетить Нырмычскую УЖД, расположенную в соседнем посёлке Созимский. На её изучение ушла большая часть дня. Будучи «вольной» до мая 1982 г., сейчас она также находится в ведении «империи К-231».

У штаба дороги нас встретил начальник транспорта. Он и стал нашим проводником сначала по территории депо, затем по главной станции дороги. Когда-то во входной (со стороны депо и прилегающего перегона) горловине была диспетчерская. Остов двухэтажного добротного бревенчатого здания постепенно ветшает, тропы к нему заросли. На стене поблекший плакат. К чему он призывает



работников УЖД, не прочитать уже никогда. Ну а диспетчер из числа «спецпоселенцев» теперь руководит движением на УЖД и рисует график на территории депо, в поставленной на возвышение кабине списанного камбарского тепловоза. Приподнятая над землёй, она почему-то ассоциировалась у меня с избышкой на курьих ножках.

По станции, деловито тарахтя, бегают «хозяйка» – тепловоз ТУ4-2751. Его задача: выставлять на нижний склад сцепы с хлыстами да при необходимости загонять на ремонт в депо «больные» вагоны. К немалому удивлению и радости обнаруживаем на одном из запасных путей в куче хлама изрядно потрошённый кузов от Камбарского ДМ54 и совершенно целый МДэшник (мотовоз МД54-4. – Прим. авт.). Последний, по словам нашего сопровождающего, арендовал какой-то предприниматель, но вот уже второй год этот мотовоз не используется. Всё это время его никто не запускал, хотя машина вполне комплектная.

На подходе были два поезда с грузом. Решено было снять их на мосту через речку Малый Созим, куда нас довозят на «хозяйке». Надо сказать, что машина довольно ухоженная, что и немудрено, учитывая организацию, к которой он приписан. Даже вместо давно выбитых буферных фонарей сделаны «заплаты» с нарисованными глазками. В кабине тоже всё в полном порядке, даже автомагнитола имеется. Набор кассет к ней удивления не вызывает – шансон и немного попсы! Вот только окраска снаружи несколько мрачновата, даже несмотря на нарисованные глазки.

Вдоволь наснимавшись, возвращаемся через депо к машине. После прибытия двух составов с грузом на дороге идёт пересменка работников. Вновь прибывшей бригаде одного из вывозных тепловозов не понравился частично оторванный где-то на погрузке

поручень. И что бы вы думали? Сдающая бригада, вооружившись сварочным аппаратом, вернула сей локомотивный атрибут на место. Порядок превыше всего!

Наконец мы прощаемся с Нырмычской УЖД и её работниками. Стоит повториться: несмотря на кажущуюся простоту посещения этой УЖД, своё нахождение на режимной территории мы согласовывали с вышестоящим начальством в Лесном. Что будет с тем, кто задумает играть



«в партизан»? Предугадать сие несложно: в лучшем случае вы будете посланы далеко и надолго, даже на поезд до Верхнекамской вас, я думаю, посадят вне очереди. Ну а в худшем... Запаситесь лишними тремя (а лучше – «и более») сутками на «непредвиденные обстоятельства»!



Кстати о поезде Лесная – Верхнекамская. Разумеется, нам хотелось выяснить, что он сейчас, т.е. на лето 2006 года, собой представляет. Была возможность «проводить» вечерний рейс в Верхнекамскую. Место выбрано было у переезда в северной горловине ст. Заводская ГКЖД. Такое название имеет этот отдельный пункт, расположенный в Созиме. Формально к нашему приезду он утратил свою самостоятельность, став одним из удалённых парков то ли Лесной, то ли Верхнекамской.

Вот дежурная закрыла ручной переезд и заняла пост у помещения дежурки. Развёрнут жёлтый флажок в её руке. Все замерли, вглядываясь в кривенький путь, уходящий по прямому лесному коридору в туманную вечернюю даль. Вдалеке застыло в закрытом положении крыло не действующего давно семафора. Перед самым переездом путь пересекает речку. Старый деревянный мост разобран или развалился. Новый, со стандартным железобетонным пролётом, уложен рядом, нарушая прямую в прошлом трассировку дороги причудливым изгибом в плане. В целях экономии «пассажирским поездом» теперь является дрезина довольно редкой на сети железных дорог широкой колеи серии АЛГ. На её грузовую платформу водрузили кузов от списанной АС1А, которая и выполняла роль пассажирского



салона! Дежурная по переезду пожаловалась, что, несмотря на мизерную зарплату, дорога убыточная, и даже её «гражданскую» должность собираются сократить, заменив спецпоселенцами. Что ж, режим экономии – это понятно! Вот только «гражданских» жалко! Другую работу в здешних местах найти ой как непросто!



В ночь на среду, раздосадованный такой «тягомотиной» и потерей драгоценного экспедиционного времени, я долго сидел у костра. Надо мной простиралось бесконечное чёрное небо. Нет, не совсем так! Небо было скорее тёмно-серым: его подсвечивали звёзды. Не знаю, может быть, это мне так показалось, но, по-моему, в Москве из-за не слишком чистого воздуха и половины из того, что сейчас видел я, рассмотреть нет никакой возможности. Поневоле подумаешь о чём-то «вечном». Долго рассматривал я эту россыпь ярких и не очень точек, даже шея затекла. Когда-то доведётся вот так на природе

у костра любоваться этим великолепием? Но... Стоило всё-таки поспать, ведь завтра, как говорится, «снова в бой!»

Наконец утром среды все согласования были получены. Стоит отдать должное начальнику дороги: несмотря на все объективные трудности, он волевым решением обязал своих подчинённых изыскать к 9.00 возможность отправить нас по маршруту! К сожалению, нам предстояло проехать только до ст. Бадья, расположенной на 164-м километре. Дальше действующих отдельных пунктов до Крутоборки не было, за бывшей ст. Рубики подконтрольная К-231 территория теперь заканчивалась. Поэтому там наше пребывание необходимо было согласовывать с руководством Усть-Куломского района Коми. Это, как нам объяснили, большая проблема. Проблемой поменьше были находившийся где-то в «командировке» тепловоз, и то, что вечером в ту же сторону сегодня должна была пойти «коммерческая» дрезина. Как мы поняли, это что-то типа «маршрутки»: льготы (читай – «халява») на коммерческих рейсах были недействительны! Для нежелающих (или **ДЕЙСТВИТЕЛЬНО** не имеющих возможности) платить за проезд раз в неделю в ходу оставался грузопассажирский поезд. Правда, про время его нахождения на маршруте Лесная – Бадья уже стали складывать легенды.

«Ключ на старт!»

29-й километр ГКЖД, ст. Лесная. В десятом часу утра в среду, 22 августа, мы грузим свои пожитки в дрезину с идентификационным номером 12184. Когда-то это была АГМка. Теперь на ней место грузовой платформы и крана занимал самодельный пассажирский кузов. Он был снабжён двумя торцевыми окнами и только одной дверью, слева от кабины водителя. Такое «аскетичное» остекление



«пассажирского салона», видимо, объяснялось необходимостью экономить тепло во время суровых местных зим. Помимо приданного нам водителя и офицера сопровождения (молодого лейтенанта), дрезинка набилась неожиданными попутчиками. Муж с женой ехали в Брусничный. Ещё одна дама с суровым видом везла какие-то документы в Койгородок. Удивительно, как оперативно работает «народное» радио. Мужик по сотовому пытался вызвонить своих друзей, как я понял, «для продолжения» начатого где-то в Лесном «банкета».

– Имей совесть, – укоряла его жена – не видишь что ли: нас коммерсанты ждут!

– Мы не коммерсанты а корреспонденты! – решил я внести немного ясности.

Неудивительно, что после этого взгляды в нашу сторону стали намного мягче.

«Чёрт! – с обидой подумал я. – И эти нас за металлоломщиков приняли!»

Затарактел движок, дрезинка, «ныряя» на каждом стыке, потянулась к выходу со станции по коридору полузаброшенных вагонов с трёх- и четырёхзначными «местными» номерами: поездка началась. На ГКЖД осталось всего 4 действующих семафора: два входных в Верхнекамской и два – в Лесной. Один из них провожал нас закрытым красным крылом. «Интересно, а через сколько времени мы увидим его вновь?» – подумал я...

Часть 4. Поездка

В третьей части рассказывалось о том, что увидели участники экспедиции в Лесном и его окрестностях. Только утром в среду поездка по Гайно-Кайской ж.д. наконец-то началась!

Сразу за посёлком путь попал в живой коридор разнообразной растительности. Буйство зелени разбавляла лишь узенькая тропинка, что вьётся слева от полотна. Судя по

характерной «желобчатости», перемещаются по ней в основном на мотоциклах. Недалеко от Лесного с неё подхватили троих охотников, что шли в попутном направлении. Высадили их вскоре у «Девятки» – колония с таким номером когда-то была здесь. На картах она обозначается как посёлок Ягодный. У пути там стояла ржавая ГСМовская ёмкость, в прогал густого кустарника под прямым углом к полотну в глубь леса уходила натоптанная пешеходами тропинка. И больше никаких видимых следов человеческой деятельности!



42-й километр, ст. Брусничная. Закрытый входной семафор в правой кривой. За кривой плакат: «Внимание! Режимная территория!» и деревянная будка стрелочного поста. Ржавые флюгарки без стекол обозначают места стрелочных переводов в траве. Один из путей сразу за постом круто уходит влево. Там за порослями молодых деревьев угадываются сооружения лесозавода, судя по всему, «режимного». Отсюда и производится ныне самая дальняя вывозка древесины по ГКЖД. Дальше – только пассажирское и служебное движение. Да и действующих станций в их классическом понимании на нашем пути до Парманки не будет! Маршрут приготовлен на правый боковой путь. Вскочивший на площадку дрезины стрелочник из числа спецпоселенцев объяснил нашему водителю ситуацию: «По главному не проехать, там ремонт пути». И действительно, на главном пути станции бригада осужденных меняла шпалы. Их бригадир договорился с нашим водителем Димой о том, чтобы подвезти несколько штук к противоположной горловине. Образовавшийся короткий перерывчик в поездке Рома успел использовать для обследования остовов двух снятых с рельсов вагонов.

В северной (выходной для нас) горловине станции находилось здание ДСП. Возле него на мостках стояли три спецпоселенца. Один из них – дежурный с жёлтым флажком в руках. Одет он был в спортивный костюм с обязательной биркой на куртке. На ногах – пляжные шлёпанцы. Мы получаем разрешение на движение дальше.

Меж двух водоёмов проезжаем входной семафор обратного направления и попадаем в посёлок Брусничный. На местном жаргоне это – «Шестёрка» – по номеру располагавшейся здесь колонии. Он находится в километре от станции и вполне обитаем: в деревцах прячутся дома, на лугу пасутся козы. Для пассажиров оборудована высокая дощатая посадочная платформа длиной всего метров 10–15 с навесом в противоположном торце. Здесь нас покинуло семейство со своими вещами.

Ещё через километр посредством стрелки на перегоне «отпочковалась» 7-я ветка, ведущая в Боровой. Позднее стало ясно – все остальные ветки на дороге разобраны.

Раздельный пункт (далее по тексту – р. п. - Прим. авт.) 60-й километр. В северной горловине бывшей станции Раздельная нас ждала встречная дрезина, почти аналогичная по конструкции нашей. Как сказал Дмитрий, она постоянно «живёт» на «Тридцатке» (так здесь именуют посёлок со странноватым названием Нижняя Турунью).

Теперь от бывшего станционного величия остались пошёрстная (в нашем направлении) стрелка и тупик длиной метров в 100. Дежурка – снятый с тележек кузов пассажирского вагона европейского типа, лежащий поперёк оси пути. Вход в торце. Над ним табличка с надписью «р. п. 60 км». Уходящая вперёд и вправо по ходу движения прямая как стрела просека обозначает разобранную Гидаевскую ветку. Она вела в леса и к посёлку Сосновка, от которого, в свою очередь, брала начало одна из сетей узкоколеек К-231.

67-й километр ГКЖД. Из рядом расположенного жилого посёлка дрезину вышел встречать молодой парень. Наш водитель выдал ему лежавшую на передней площадке бензопилу да вынес из пассажирского отсека берёзовый короб, набитый нехитрым скарбом. Судя по карте, когда-то здесь располагалась станция Перевалка. В последней же версии расписания грузо-пассажирского поезда Лесная – Крутоборка это место упоминается как «о. п. Сысола». Потом, разглядывая соответствующие «двухкилометровки», я выяснил что в общем-то название объяснимое. Где-то здесь, слева по ходу нашего движения, берёт своё начало комяцкая река Сысола, левый приток Вычегды. Обе они встречаются в Сыктывкаре – столице Республики Коми.

На р. п. 70-й км (бывш. ст. Октябрьская) ничего, кроме заброшенной дежурки, не осталось. Поэтому и останавливаться там мы не стали. Возле моста через один из притоков Сысолы, реки Ныдыб, был организован фотостоп. Наше внимание привлёк щит, сколоченный из нескольких досок и прибитый к одной из сосен. Текст, написанный красной краской, гласил буквально следующее:

«ВНИМАНИЕ!

ВЫ НАХОДИТЕСЬ НА РЕЖИМНОЙ ТЕРРИТОРИИ ФГУ КП-24 ФСИН РОССИИ.

Лица, находящиеся на режимной территории, при наличии к тому необходимости, могут быть подвергнуты досмотру и обыску с изъятием обнаруженных при этом предметов и документов. Правила распространяются также на вещи указанных лиц и находящиеся на территории транспортные средства.»

Как говорится, на заметку всем желающим повторить наш маршрут, так сказать, «неофициальным» порядком.

За мостом начались проблемы. У дрезинки неумолимо разваливалась муфта от двигателя к реверс-редуктору. Так и не дотянув одного километра до «Тридцатки», мы вынуждены были остановиться. Грустное предчувствие, что наше путешествие закончилось на половине пути, подкрепил начавшийся скучный осенний дождик. Лейтенант пошёл сопровождать даму, следовавшую по служебной надобности с нашей оказией, до местного штаба. Там имелся телефон, и они надеялись застать попутный транспорт в Парманку, а если повезёт – то и до самого Койгородка. Дело в том, что отсюда имелась грунтовая дорога в Верхнюю Турунью, где расположена станция Парманка. Из этого посёлка другая грунтовка вела в Кажим и далее до ближайшего райцентра Республики Коми. Территориально мы в данный момент находились в Койгородском районе этой республики, покинув Кировскую область незадолго до того. Даже не закрывая дверей, водитель поспешил в посёлок вслед за лейтенантом и дамой. Нам не оставалось ничего другого, как потянуться за ними.



95-й километр, «Тридцатка». Дойдя до длинной дощатой и снова, как в «Шестёрке», высокой платформы, все как-то сразу «рассосались». Под медленно набравшим силу дождём, бросив нас, Рома пошёл изучать вероятное место примыкания третьей сети лесовозных УЖД К-231. Когда-то она связывала Нижнюю Турунью с лесосеками и тремя затерянными в лесах зонами – «Тремя Вислянками».



На тупиковом пути стоял крытый вагон. Судя по тянущимся к нему хлипким проводкам электрической временки, стоит он тут «капитально». Мы же сначала укрылись под навесом стоящей на взгорке избушки. Над входом красовалась

табличка, из которой явствовало, что это не что иное как «**ВОКЗАЛ. Подразделение К-231/9-30. п. Н. Турунью**».

Отмечу по ходу действия, что имеется расхождение в названиях трёх станций ГКЖД с расположенными рядом посёлками. Как уже сказано, «Тридцатка», где мы сейчас находились, на картах подписана как Нижняя Турунью (т.е. с твёрдым знаком в названии). Расположенный в черте посёлка р. п. именуется, согласно документам дороги, Нижняя Турунья (т.е. с мягким знаком и другим окончанием). Далее по линии в глухом лесу располагалась ныне ликвидированная станция [Верхняя] Турунья (в разных источниках по-разному), далее – Парманка, расположенная в посёлке с названием (по карте) Верхняя Турунью.

Дождь становился всё сильнее и вместе с вернувшимся Романом мы двинулись в сторону дежурки.

Слух о нас, видимо, уже распространился по «Тридцатке», т.к. проходивший мимо военный в камуфляже с сержантскими лычками не стал выяснять, откуда мы взялись, а лишь мельком окинул нас изучающим взглядом.

- Так, в помещение не заходить: там осужденные работают! – грозно выдал он.
- А под козырьком от дождя укрыться хоть можно? – жалобно спросили мы.
- Хм... Ладно... – пробурчал сержант и скрылся за дверью.

Укрытие было ненадёжным: из щелей между досками навеса на нас капала дождевая вода, но всё-таки не под открытым небом. «Повезло Диме, подумал я, – ему по службе положено укрываться от дождя в тёплой дежурке вместе с осужденными!» Как только водяные струи ослабли, мы, не сговариваясь, рванули к дрезине: там были прочная крыша и печка!



Вскоре появился Дмитрий. Получив наконец команду **любой ценой доехать до Парманки**, он занялся починкой. Понимая, что от этого зависит наша дальнейшая поездка, ему оказывали помощь Сергей и Роман, хорошо разбиравшиеся в вопросах автодвигателей и передач.

Когда дрезинка «ожила» и мы медленно проследовали мимо пассажирской платформы, выглянуло солнце. Нет, ей-же-ей: природа выступала нашим индикатором!



Станция [Верхняя] Турунья. От бокового пути осталась очередная цепочка гниющих шпал в лесу. Как же выглядит Парманка?

104-й километр ГКЖД, ст. Парманка. Здесь сохранились три полноценных пути. Вполне обитаемое здание вокзала расположено чуть в стороне и ниже уровня железнодорожного полотна. С левой стороны стены, обращённой к путям, прибит фанерный (наверное) круг с буквами «ДНЦ» – знак, что здесь находится диспетчер северного участка дороги. Справа на той же стене – стёртый плакат, на котором раньше красовалось что-то типа «Не перебегай перед поездом!» Почти по оси вокзала/диспетчерской – километровый столб 104/105. Вопрос с расстоянием поэтому решался однозначно! На площадке перед крыльцом суетились два пацанёнка. Неожиданно

подъехала легковушка. Цивилизация, однако! Было ощущение, что после длительного плавания мы хоть и ненадолго, но причалили где-то в отдалённом порту. Странная ассоциация. Странная потому, что пришла она в голову мне, железнодорожному фанату! Посёлок угадывался за вокзалом на некотором отдалении от дороги. С противоположной стороны, т.е. слева по ходу нашего движения, по рядам чахлых кустов и порослям молодых берёз и осин угадывалась площадка большой в прошлом станции. Чуть позади – остов оборотного локомотивного депо. Сиротливо прячутся в зелени кузова от пассажирского вагона ЦМВ и автотрисы АС1А. Больше ничего «железосодержащего» не видно. А вперёд, под углом в 45 градусов к магистральному пути уходит прямая просека с проржавевшим, но комплектным семафором. Ага! Это остатки ветки, что шла в направлении Кажима. По имеющимся данным, в 1997 году она ещё существовала.

Проникшись нашим интересом к дороге, Дмитрий отрапортовал своему начальству о том, что дрезина исправна и готова ехать дальше. Разрешение на занятие участка до Бадьи было получено, но с небольшой и не очень приятной оговоркой: где-то в районе бывшей ст. Чёрная находился в «командировке» наш старый знакомый – ТЭМ2У-8969. Радиосвязи с ним не было... Хотя, с другой стороны, при скоростях ГКЖД встреча с ним на перегоне вряд ли могла иметь тяжёлые последствия. Вопрос в другом: кто в таком случае кому должен будет уступить дорогу? Вопрос риторический!

Вновь оккупировав дрезину, кто снаружи, кто внутри, отправляемся дальше! Памятуя о ТЭМке, Дмитрий на всякий случай снижал скорость в кривых, которых в общем-то было немного. За Парманкой километровые столбы как-то незаметно «сдулись», что усложнило нашу ориентацию на местности. Остановились на пару фотостопов и ради спортивного интереса пособирали грибов нашему лейтенанту. Грибов, вопреки представлениям о щедрости здешней земли, почему-то было очень мало. Видимо, год выдался неурожайным. Но пару десятков крепких, как орехи, красноголовых подосиновиков из седого мха молодого сосняка наковырять удалось.

Остановка у входного семафора бывшего разъезда со сказочным названием Лель. Когда надобность в ГКЖД окончательно отпадёт, только зарастающее полотно да эти своеобразные мачты, как гигантские красные вёшки, будут напоминать о ней. То, что когда-то именовалось ст. Пелес, прошли ходом. Очередной брошенный семафор встречает нас, вытягиваясь мачтой из одолевающих его зарослей молодых берёзок. Площадка станции с чёрными оспинами давно сгнивших шпал на месте разобранных путей. Остов стрелочного поста, входной семафор противоположного направления и снова леса, леса... Вообще-то леса вдоль дороги в большинстве своём молодые, низкорослые. «Да-а, подумалось, – посводили леса-то в округе! Когда-то теперь ещё нарастёт?»

Дрезинка всё так же «ныряет» передком на каждом стыке. А их много, этих стыков. Рельсы в путь уложены 12-метровые. Их тип чередуется от Р43 к Р38 и обратно. Неудивительно, что тепловозу свыше 10–15 км/час по такому пути ехать небезопасно. Дрезина/автотриса несравнимо легче и поэтому может позволить себе «крейсерскую» скорость в 30 км/час, и то не везде. В проблемных местах водитель Дима снижает скорость.

- Странно, – заметил Илья, – как он знает, где ему снижаться, знаки-то ведь не стоят?
- Ты фото семафора на Верхнекамской видел? – ответил Сергей вопросом. – А знак «Граница подъездного пути» рядом?

Илья кивнул в ответ.

- Вот это и есть обозначение одного бо-ольшого ограничения скорости! А здесь он



навверняка каждую травинку вдоль пути знает...

Очередной фотостоп сделали на мосту через реку Чёрная. Рядом с новым железобетонным, как и везде на дороге, постепенно разрушается брошенный деревянный железнодорожный



мост. На действующем мосту стандартные при такой конструкции бетонные плитки для пешего прохода, идущие справа и слева от полотна, отсутствовали, открывая далеко внизу чёрную речную воду. Одно неосторожное движение, и я, спрыгнув с дрезины, улетаю в объятия этой медленно текущей стихии. Представив сию перспективу, от «десантирования» отказался. За мостом в березняке прятался очередной семафор. Огромная поляна с разбросанными там и сям в хаотическом, как казалось, порядке приземистыми чёрными избами и являлась посёлком Чернореченский. Понять, обитаем он или нет, возможности не представлялось никакой. Да и так ли это нам сейчас важно? В северной горловине бывшей станции Чёрная обнаружился «трамплин» для погрузки колёсной техники на ж/д платформы. Он венчал собой тупик на месте сохранённого куска одного из боковых путей, очень короткого. Там величественно стоял ТЭМ2-8969. Ждал ли он нас? Вряд ли! Скорее всего приготовился к скрещению с «коммерческой» дрезиной. Она, судя по времени, уже стартовала, наверное, в таком теперь далёком от нас Лесном. Проезжая мимо тепловоза, наша дрезина обменялась с ним короткими гудками. Это было похоже на неожиданную встречу старых знакомых: «Здрасьте!» – «Привет!»



Перед самой Бадьёй мы пару километров ехали по плотному коридору молодых лиственных деревьев. Сквозь них неожиданно и ненадолго промелькнула свежая вырубка.

Ближе к полотну курился дымок из кунга-вахты. Возле стоял «уазик»-«буханка». Как же неожиданно всё-таки видеть в этих дебрях простую «гражданскую» колёсную технику! За живой аллеей открылось обширное пространство с режимным лесозаводом справа. С другой стороны от полотна железной дороги угадывались вдалеке жилые постройки. Прямо, над самыми зубцами дальнего ельника плыли куда-то подсвеченные закатным солнцем цепочки кучевых облачков. Цветовой переход при этом вселял какое-то глупое умиление: сверху – синее, постепенно переходящее в светло-голубое закатное небо. Ниже белёсые полосы облаков с оранжевыми брюшками цепляются за тёмно-зелёную пилу еловых вершущек! Я даже не сразу заметил, что всё это великолепие «протыкает» своей мачтой входной семафор. О чудо! Его крыло находится в открытом положении! Только потом мы узнали, что семафор этот, как и все на северном участке, не действует. Просто все были брошены и заржавели в закрытом положении, а этот – в открытом!

165-й километр ГКЖД, 19 час. 40 мин. После очередного фотостопа въезжаем на левый боковой станционный путь, к дощатой пассажирской платформе с деревянными добротными перилами. Даже перронная вывеска имеется, совсем как на московском или питерском пригородном узле: «**Ст. БАДЬЯ**» - выложено деревянными брусками. Когда-то буквы были окрашены синим, но надпись давно не подновлялась. К вокзалу ведут деревянные мостки. Само здание уже не эксплуатируется, но и не заброшено. Часть помещений сохранила остекление. За давно не мытыми окнами виднелись жезловые аппараты и другие атрибуты дежурного по станции. По словам Дмитрия, в здании холодными зимними ночами в ожидании поезда греются пассажиры. Но сейчас ключи

искать не стали – пока не холодно, хоть и вторая половина августа. Три полноценных пути (четвёртый разобран) призывно уходят в поднимающийся к сумеркам туман. Но дальше для нас пути нет!

Пока совсем не стемнело, делаем последние снимки. Из-за здания вокзала на мотоцикле вырулил гражданин в камуфляже, но без опознавательных знаков.

– Что это всё значит!? Что снимаете!? По какому праву!? Кто разрешил!? – набор вопросов был в общем-то стандартным. Вот только тон больно грозный, выбил меня из колеи.

– Мы... это... вот снимаем... разрешили нам...

И тут в разговор вмешался наш сопровождающий. Чуть ли не строевым шагом он подошёл к приехавшему и, отдав честь, отрапортовал:

– Лейтенант *такой-то*! По приказу полковника *такого-то* сопровождаю группу корреспондентов с целью производства фото- и видеосъёмки железной дороги!

Я был потрясён чёткостью и лаконизмом доклада. Гражданин, будучи, видимо, представителем местной власти, округлил глаза, мгновенно развернул свой мотоцикл и исчез ещё быстрее, чем появился, свято соблюдая армейский закон: «Подальше от начальства, поближе к кухне»!

Быстро темнело. Дмитрий оставил нам котелок, для того чтобы вскипятить воду и заварить чайку. Сам он уехал «на зону» на дрезине звонить диспетчеру.

Предусмотрительность местных жителей мы оценили по достоинству. Перед вокзалом в высокой траве из кирпичей было выложено приличное костровище, имелся небольшой запас дров. Рядом были вкопаны две скамейки. Для чайников/котелков имелась решётка, удобно размещавшаяся на верхних кирпичах.

Когда вода стала закипать, вернулся наш водитель. Он получил команду дожидаться прибытия пассажирского (т.е. «коммерческой») дрезины). Вполне логично! Ехать ему навстречу в сумерках – самоубийство, да и разъезжаться где? В Чёрной путь занимает ТЭМка, а до Парманки мы явно не успеем. Что ж... ждём!

Булькает вода в котелке, а мы слушаем рассказы наших сопровождающих. Они, кстати, оказались в прошлом одноклассниками. «Большой, однако, этот посёлок Лесной, – подумал я, раз два парня, пусть и довольно молодых, не общались со школьной скамьи!»

К 11 часам в кромешной темноте на перроне начали собираться люди. Были слышны бесшабашный смех девиц, бабьи пересуды и твердые, как постановка печати на документ, мужские баски. Кто-то подъехал на мотоцикле. (Уж не мой ли «старый знакомый»?) Количество собравшихся можно было только домысливать, ибо темнота была именно КРОМЕШНОЙ! Кто не понял: в любом населённом месте даже ночью имеется возможность что-то разглядеть. И дело не только в освещённых окнах домов, уличных фонарях. Само небо, особенно в пасмурную погоду, светит отражённым от земных источников светом. А здесь не было НИЧЕГО, кроме нашего скромного костерка и звёздного неба. И посёлок, и лесозавод находились на некотором удалении за многочисленными рощами.

Дмитрий перегнал дрезину на главный путь. Сделано это было для того, чтобы никто не порывался залезть в неё. Да и машинист «коммерческой», по его словам: «вдруг не заметит с непривычки и ка-а-ак...?!»

«Коммерческой» оказалась ранее нам не попавшаяся АСка (автомотриса АС1А). Как мы поняли, все прибывшие прошли «фильтрацию» на предмет свой – чужой. У чужих выяснялась цель прибытия и проверялись документы. Довольно быстро всё стихло! Нет, не совсем...



Дмитрий, желая побыстрее вернуться домой, пытался выторговать для себя возможность поехать впереди с разграничением во времени 1–1,5 часа. (Обратное отправление «коммерческого» по расписанию – 1 час ночи.) Но водитель АСки, оказавшийся вдобавок отцом Дмитрия, был неумолим:

– Ты какую команду получил? Цепляться мне в хвост и следовать в холодном состоянии! Вопросы есть? Выполняй...

Перепадка длилась ещё некоторое время, но супротив отца не попрёшь! Дмитрий пошёл цепляться в хвост АСки.

Романа мы вскоре убедили завернуться в спальник и улечься спать: весь наступающий день ему предстояло рулить.

Остальные участники поездки, немного покуролесив вокруг, отбросили наконец попытки ещё что-то снять в темноте.

Разместились в дрезине кто как смог. Уже засыпая, я слышал

гул голосов от вновь собиравшихся на перроне людей. Это были пассажиры и их провожающие... «Да, пронеслось в полусонном мозгу, – вот такая жизнь в посёлке: прибытие поезда – настоящий праздник, да и тот не каждый день, а главное – НОЧЬЮ!!!»



Проснулся я от холода. Дуло из всех щелей. Печку топить было сейчас нечем: дрова были под Ромой, а будить его не хотелось! По времени мы должны были быть где-то у Парманки. Так и есть: сцеп тормозит, и объявляется длительная стоянка. Ещё слишком темно. Борясь с дрожью, выбегаю «до ветру». Вдыхая до хруста в рёбрах свежайший холодный воздух, я вдруг снова ощутил приступ глупой радости от всего происходящего сейчас со мной. Дрожь незаметно унялась... Одиноко и приветливо светится только окошко диспетчера. Оно же и проводило нас в дальнейшую поездку. Просто качнулось и, поплыв назад, стало постепенно уменьшаться, растворяясь всё в той же непробиваемой темноте. Густоты ей теперь добавлял предрассветный туман.

Кто-то у нас пытается затопить печку. Значит, Рому всё-таки подняли. Зайдя внутрь, понимаю, что произошла «рокировка тел» и моё место теперь занято кем-то другим...

Ещё через часок начало светать, теперь можно попробовать что-то поснимать на видеокамеру. С этой целью выхожу на площадку. По ходу движения она стала задней. Интересно! Ритмика езды по частым стыкам, ставшая почти родной за прошедший день, сейчас изменилась. Перестук колёс удвоился (ещё бы!). В окнах АСки мелькали чьи-то тени. Обе дрезины, сцепленные между собой, теперь «ныряли» на стыках поочередно. К этому добавлялось неспешное боковое покачивание в противофазе. По выражению кого-то из наших, «дрезины просто «колбасило». Но «колбасило» медленно, можно сказать, с достоинством. В предрассветном тумане было похоже, что это два баркаса плывут по водному каналу, прорытому неизвестно кем и для чего среди комяцкой тайги. Иллюзию плавания усиливало молоко тумана. Оно скрывало и землю, и нити рельсов.

Очередной семафор неожиданно возник над кабиной дрезины и стал медленно удаляться, одновременно растворяясь в молочной мгле...

Светлело всё больше и больше. В Брусничном на платформу перед кабиной вскочил дедок в коричневом пальто и такого же цвета шляпе. Он, нервно глядя по сторонам, периодически улыбался малозубым ртом. Его радость была понятна: благодаря нам дядьке посчастливилось проехаться до Лесного даром.

Около 6 часов утра прибываем в Лесной. Посёлок частично спит, но во многих домах уже светятся окошки: люди собираются на работу. Скоро и мы вернёмся в город и вот так же... Нет! Пока об этом лучше не вспоминать!

Наша машина ожидала нас у помещения дежурного по станции. Поскольку поставлена она была туда на сохранение по команде руководства, думаю, что с неё пылинки сдували! Но это так, к слову...

Где-то в кустах, ещё до прибытия на станцию, Рома мельком увидел будку от паровоза. Перед окончательным отъездом из Лесного, разобравшись с вещами, решили посмотреть, что она собой представляет. В этот момент «на север» отправлялся поезд, может быть, тот самый «раз-в-недельный» грузопассажирский. Он состоял из ТЭМ2-5353, медленно тащившего за собой деревянный крытый вагон грязно-зелёного цвета; классный, бывший когда-то плацкартным и открытый лесовозный вагон. В классном часть окон была выставлена. Несмотря на это, несколько пассажиров виднелись в его чреве. Последний вагон до половины стоек был загружен... сеном!!! Такого точно на РЖДэшной линии не увидишь! (Надо сказать, что накануне мы наблюдали процесс его загрузки. По-моему, сутки назад сена в нём было больше процентов на 30!)

Ну а в кустах возле путевой будки обнаружилась будка паровоза ТЭ. Перед последней покраской все старые слои были с неё аккуратно сняты. Посему номер паровоза, к которому она относилась, установить никогда уже не удастся! Это был единственный обнаруженный нами паровозный артефакт ГКЖД.

Когда мы уже бодро катили прочь из Лесного и бросили последний взгляд на переезд, ко мне полусерьёзно обратился Сергей:

– Ну что, Павел Владимирович? Твоя миссия в этой экспедиции выполнена полностью, теперь ты имеешь полное право расслабиться! Дальше – мои вопросы!

Осмыслив эту фразу, я глубоко вздохнул и... **расслабился..**

Часть 5. По дороге домой

***Четвёртая часть** была целиком посвящена описанию нашего путешествия по северному участку ГКЖД. Что ещё удалось обнаружить участникам поездки в К-231? Об этом – заключительная часть моего повествования.*

День четверга решили посвятить поездке в Перервинский ЛПХ, дабы «закрыть» полностью самый дальний от Москвы «угол» Кировской области. Приезжать сюда ещё раз было нецелесообразно, а проще – абсолютно глупо! Сначала уже знакомые по понедельнику переправа через Каму и пос. Чус. Отсюда сворачиваем на север. Узрев идущую параллельно грунтовке трассу разобранной УЖД, Роман тормознул машину и побежал делать снимки. Потом полотно УЖД пересекло автодорогу и ушло куда-то в сторону. Судя по ориентировкам на карте – куда-то очень далеко!

По дороге возле моста через речку Иму сделали техническую стоянку: требовалось умыться, прогнав навязчивые остатки бессонной ночи. Да и позавтракать совсем не

мешало! Как и третьего дня под Ожмегово, остывающую Ромину «четверку» и четверых её пассажиров как-то разом накрыло пронзительное безмолвие настоящего, на многие километры тянувшегося леса! Ажно в ушах зазвенело. Вот вроде и грейдер рядом, выделяется жёлтой песчаной поверхностью. Только когда ещё по нему сегодня кто-то поедет? Быть может, мы вообще одни на этой лесной дороге, на всем её протяжении от начала до конца! Только где-то под новеньким бетонным автомобильным мостом еле слышно журчала Има. Как-то даже гордость берёт за Родину: где ещё в просвещённой Европе можно так вот ощутить широкую бескрайность лесного моря вокруг! Не моря даже – океана! Но, как и водная стихия, зелёная стихия леса может как приласкать доброго гостя, так и жестоко наказать его за оплошность и непочтительное к себе отношение. Об этом или совсем о другом думали я и мои сотоварищи, поглощая нехитрый консервированный завтрак.

При приближении к пункту назначения дождик, который до этого нас только вяло запугивал, перешёл в нудно морозящую стадию. До кучи на окраине посёлка экспедиционная «четвёрка» завязла в колее, и её пришлось вытаскивать. Лично у меня это убило последнее желание бродить по глинистым откосам в поисках узкоколейных артефактов. Сергей отнёсся к моему состоянию с пониманием и ринулся в бой в гордом одиночестве.



Скачковская УЖД Перервинского ЛПХ была основана в 1949 году. Начиналась дорога в посёлке Курья (официальное название Камский), основанном в 1948 году на берегу реки Камы, на границе Кировской области и Пермского края. Своё название узкоколейка получила от маленького посёлка Скачок, находившегося в лесах в 12 км от Курьи. По данным на 01.01.1954 года, протяжённость её магистрали составляла

22,5 км, веток – 17,5 км. Локомотивный парк насчитывал три паровоза ПТ4, один ОП2, один Кв4 и один ВП2. Позднее он пополнился паровозами Кп4, Вп4 и переданным с какой-то УЖД тяжёлым паровозом ГР. Этот локомотив и здесь не прижился, через 3–4 года был отставлен от работы. На 19-м км магистрали располагался лесной посёлок Жекан. В Курье находились центральные ремонтные мастерские леспромхоза, паровозное депо, нижний склад и паровая электростанция.

В 1960 году узкоколейка была переименована в Перервинскую. В это же время была построена связка с Илекской УЖД Кайского ЛПХ, начинавшейся в посёлке Чус на берегу той же реки Камы. В Камский автомобильных дорог не было, а в Чус была – из Кирса и Фосфоритного через село Лойно. Таким образом, Чус был связан с цивилизацией не только водным путём. Связка УЖД сразу же стала использоваться для доставки в Камский из Чуса хозяйственных грузов, продуктов. Один раз в неделю курсировал графиковый пассажирский поезд Курья – Чус. Вскоре в Чус стали возить и часть леса, заготавливаемого Перервинским ЛПХ. Оставшаяся часть древесины по-прежнему сплавлялась в плотках по Каме.

Особенностью Перервинского и соседних леспромхозов, расположенных в сосновых лесах за Камой, являлось то, что, кроме традиционной заготовки деловой древесины, они занимались добычей смолы-живицы для химической промышленности – производства каучука. В лесах находилось несколько временных летних поселений – барачков, в которых жили «химики» – рабочие-смолозаготовители. На стволе сосны делали насечки, по которым живица стекала в воронку и далее в поставленную у ствола ёмкость. Из ёмкостей живицу собирали в бочки, в которых на узкоколейных платформах везли в посёлок на склад. В распоряжении «химиков» была также пассажирская дрезина ПД1, развозившая

их по разбросанным в лесной глуши на многочисленных ветках УЖД пунктам сбора смолы. Посмотрев на карту, мы сразу же найдём их – бараки Вольва, Осмол, Има, Войваж, Новый Осмол.

В конце 60-х годов протяжённость путей Перервинской УЖД составляла 83 км. На дороге работали мотовозы МД54-4, тепловозы ТУ4. Помимо пассажирской имелась пожарная дрезина ПМД. Укладка путей производилась строительно-ремонтным поездом СРП-2.

В начале 60-х годов Перервинский ЛПХ начал строить в своих владениях вторую узкоколейную железную дорогу. Начиналась она в посёлке Тупрунка, расположенном в десятке километров от Камского ниже по течению Камы. Построив 9 км УЖД, руководство леспромхоза посчитало вывозку леса по ней нерентабельной, ещё не запущенную в эксплуатацию дорогу разобрали, а лес стали возить автотранспортом. По всей видимости, строивший узкоколейную железную дорогу в Тупрунке мотовоз МД54-4 был передан в Камский.

В середине 70-х годов Илекская узкоколейная железная дорога прекратила своё существование. Связка дорог за ненадобностью также была разобрана. С тех пор протяжённость магистрали Перервинской УЖД сократилась до 22 км. В 1975 году был выселен посёлок Жекан, не стало и промышленных заготовок живицы. Брошенные в лесах бараки «химиков» стали пристанищем редких заблудших в дебри охотников.

В 70–80-х годах локомотивный парк пополнился несколькими тепловозами ТУ6А. Был на узкоколейке и один ТУ7, но, в связи с тем, что магистраль дороги состояла в основном из рельсов Р18 (Р24 было лишь несколько километров в самом начале), тяжёлый локомотив не прижился на дороге и был продан в другой леспромхоз области.

С начала 80-х годов объёмы вывозки леса по УЖД начали снижаться. Конкуренцию узкоколейной дороге составляла автовывозка. В сухих сосновых лесах, которые занимали большую часть леспромхозовских угодий, она была намного дешевле и эффективнее узкоколейки. «УРАЛЫ» повышенной проходимости неплохо чувствовали себя на небольших болотцах, бродах через лесные речки. Соседний Кайский ЛПХ давно разобрал обе свои узкоколейные дороги, Илекскую и Ожмеговскую, и успешно возил лес машинами. А перевод на автовывозку Перервинского ЛПХ сдерживало отсутствие дороги в цивилизацию, ведь после разборки узкоколейки на Чусе основным средством сообщения с посёлком вновь стала река. Были, конечно, уже и лесные дороги до Чуса, но далеко не все они были проезжими в межсезонье.

После 1985 года вывозка леса по УЖД стала вестись эпизодически, только в те периоды, когда лесовозы не могли пройти в лес. А в 1990 году Перервинская УЖД окончательно прекратила своё существование. В Камский из Чуса наконец-то построили уверенную грунтовую автодорогу, сплав по Каме закрыли, а весь лес стали лесовозами возить в Кирс. Последний тепловоз ТУ6А Перервинского ЛПХ был продан на Христофоровскую УЖД Кирлеса.

От себя добавлю, что самой значимой находкой в Курье была, пожалуй, кабина от МД54-4, валявшаяся на берегу Камы.

На обратном пути наша экспедиционная машина наткнулась на... ремонт дороги! В самом болотистом месте суетился тот самый аппарат, давший название такому типу автодорог, – грейдер. Организации-держателю этой скромной транспортной артерии скорее всего, придётся вбухать в это место не одну тонну песка, пока полотно дороги достигнет

минерального дна и просадка остановится. Природа берёт-таки своё и неумолимо поглощает творение человеческих рук. Только потом наверняка начнётся размыв, но это не наше дело! Просто странно было видеть даже такую вялую суету на абсолютно пустой дороге. Возмущение Романа вызвал тот факт, что кучу свежего песка вывалили на самом сухом месте проезжей части. Нам был предоставлен единственный шанс проскочить топкое место посередине лужи, глубину которой на глаз определить было невозможно!

– Нет! Понятно, что в России две беды – дураки и дороги, – бурчал Рома про себя, обдумывая варианты дальнейшего движения, – но гораздо страшнее, когда одна беда ремонтирует другую! В общем так, вылезайте из машины!

Пришлось подчиниться. Заодно и толкнули маленько наш автомобиль. Вообще, как показывает поездочный опыт, в пасмурную погоду время здорово скрадывается. Поэтому, если временной фактор играет в экспедиции не последнюю роль, на часы надо смотреть часто, когда небо затянуто тучами. В общем, ехали мы, ехали, и как только вышло солнце, стало ясно, что день уже давно сменился летним вечером.

Ужинать решили на берегу Камы, возле уже родного до боли парома близ Чуса. Рома упросил помочь помыть машину. Вроде как дальше на сегодня никаких грейдеров не запланировано, дороги все сплошь «цивилизованные». Уезжать с берегов Камы, не омочив телеса в её водах, мне совершенно не хотелось. Но воздух после сегодняшних дождей настолько остыл, что о купании и речи быть не могло! Ну, или... Сами понимаете, такого запаса спиртного у нас не было. Да и берега вокруг были сплошь глинистые. Что таит в себе для голых человеческих ног такая зыбкая почва, да ещё и недалеко от лесовозной автодороги, можно было лишь додумывать!



Пришлось ограничиться только тщательным умыванием, что после долгой дороги было совсем нелишним.

От Лойно взяли курс на юг, началось постепенное возвращение домой. В Рудничном напоследок навестили ГКЖД: стоило повторить тот самый кадр в Верхнекамской со входным семафором. Кадр, который и был отправной точкой нынешней экспедиции! Тем более что поезд с «большой земли» сообщением Яр – Верхнекамская прибывал через час.

Но сначала встретили с местными жителями «аэску» из Лесного, уже знакомую нам по ночной поездке. Рома по обыкновению отделился от общей группы с целью поиска и «запечатления» на фото железнодорожных артефактов всех видов и размеров! В «улов» к нему, в частности, попал снятый с осей бывший двухосный пассажирский вагон. Теперь его в качестве офиса использовали приёмщики вагонов от РЖД, так сказать, «представители заказчика» на ГКЖД. Узнав о времени прибытия поезда, Илья тоже как-то постепенно растворился на станции.



Мы с Сергеем тем временем посетили помещение дежурной по станции. Уже неоднократно виденный нами на дороге пульт ключевой зависимости стрелок и сигналов, а также два жезловых аппарата эйфории уже не вызывали. Наверное, если бы попали в «Парк юрского периода», на третий день пребывания там каждый новый ящер так же не вызывал бы у нас приступа ярких эмоций: ну да, живой динозавр; ну да, круто... И не более того. Осознание того, ЧТО мы видели, придёт значительно позднее. Да так оно и было. Пока же мы собирали информацию уже практически рутинно. Жаль только, что дежурная наотрез отказалась рассказать

устройство и принцип действия своих железнодорожных раритетов в мою видеокамеру. Вернее, повторить ещё раз ранее сказанное. (Её разговор с Сергеем начался немного раньше, чем я зашёл в дежурку). Эпизод, планировавшийся довольно сочным, был вот так ненавязчиво «смазан», но что уж тут поделать. Как и ожидалось, в железных аппаратах содержались жезлы, на бронзовых табличках которых значились перегоны «Светлополянск – В. Камская» в одном и «В. Камская – Лесная» – в другом. Других отдельных пунктов на 29-километровом участке Верхнекамская – Лесная формально не существовало!

Более разговорчивой оказалась дежурная по стрелочному посту светлополянской горловины. Но слушать её мне уже было некогда: стоило поторопиться, подбирая точку съёмки. А вот и поезд! Последний являл собой довольно распространённый на путях РЖД тепловоз серии 2ТЭ10В №4448, за которым тянулись четыре новеньких (на удивление!) пассажирских вагонов. Один, как и положено, купейный штабной. Судя по всему, по эржедэшному перегону поезд ехал бодренько, насколько это было возможно по «деревянной» дороге. Метров за 500 до семафора он резко сбавил и без того не шибко высокую скорость. На пути чужого ведомства состав заползал с величайшей осторожностью. Так, наверное, идёт человек по болотистой почве, выверяя каждый свой шаг, дабы исключить падение или проваливание в топь. Как же сильно этот состав контрастировал с тем «поездом на север», который довелось увидеть сегодня утром в Лесном! Думаю, уж и не стоит пояснять, почему я окрестил его «окном в ЦИВИЛИЗАЦИЮ».



Ну, а семафор... В общем, мы увидели то, что раньше видели на той самой фотографии. Хотя нет, не совсем! Трудно описать те чувства, которые вызывало во мне это давно, как казалось, ушедшее в Лету средство железнодорожной сигнализации. Вот они, ворота Вятлага! Только вот «пограничный столб» между обычной землёй и царством режимных территорий давно не подновляли. Надпись на нём о границе подъездного пути (которым для РЖД фактически являлась вся ГКЖД) стала совершенно нечитаемой, существенно снизив ценность сделанных нами фотографий. Жаль!

Зато с противоположной стороны станции семафоры и их остатки были натканы как грибы после дождя! Правда, к настоящему моменту действующим остался только тот, что ограждал станцию от перегона в сторону Лесной. Второй застыл в закрытом положении на пути, ведущем на фосфоритный рудник. Ещё один вообще уронил своё крыло! Стоит он возле грунтовки, идущей вдоль перегона на Лесную. Дорога эта явно проложена по полотну ещё одного, давно разобранный пути! Назначение этого семафора и пути в 2003 году осталось для нас загадкой. Теперь же мы попытались её разгадать. Судя по всему, когда-то поток леса в сторону «Большой земли» был достаточно мощным, станция Верхнекамская не успевала его обрабатывать и передавать Горьковской ж.д. Поэтому назначение т.н. Южного поста ГКЖД нами было пересмотрено. (Жаль, что уточнить догадку теперь было уже невозможно!) Глухого пересечения с подъездным путём Верхнекамского фосфоритного рудника здесь не было. Вопреки ожиданиям линии пересекались путепроводом (ГКЖД сверху). Так, видимо, было и в те времена, когда на руднике использовалась узкая колея. Поэтому с большой долей вероятности стоит утверждать, что здесь начиналась двухпутная вставка, на которой отстаивались составы «с севера» в ожидании приёма на станцию Верхнекамская. Тогда всё логично: два пути, два

входных семафора! Ещё один брошенный семафор, четвёртый по общему счёту в этой горловине, ограждал выезд с двухпутной вставки, т.е. был выходным с поста на перегон!



Сумерки сгущались, когда экспедиционная «четвёрка» бодро катила к месту очередной ночёвки. Впереди было ещё два дня для новых сведений и впечатлений, но поездка неумолимо подходила к концу. Предпоследнюю ночёвку решили организовать на речке Большой Созим (не тот, который в пос. Созиме!), недалеко от Светлополянска. Дальше сегодня пробираться смысла не было. Место нашлось неожиданно и было весьма удивительным! Представьте себе лесную поляну, по краю которой течёт живописная речушка. Никакой характерной «болотины» и сплошных зарослей ив, весьма ожидаемых в данной ситуации, не было! Просто граница твёрдой, поросшей невысокой травой земли и кристально чистой воды, журчащей под корнями берёзы. Под неспешное бормотание реки спалось особенно крепко. Сказка!

Наш дальнейший путь лежал вниз (по карте), т.е. на юг вдоль линии Яр – Верхнекамская. Дорога эта в принципе была уже знакома мне и Сергею по 2003 году. С той только разницей, что теперь планировалось миновать точки, посещённые тогда, и, наоборот, заехать в те точки, которые были нами проигнорированы в ходе Первой Кировской экспедиции. Причина? Уже тогда мы знали наверняка, что УЖД там разобраны. Ходить по «трупам» не хотелось. Наши надежды были нацелены на объединение «Залазналес». Увы! Они не оправдались! Ну, а за подробностями обращайтесь к соответствующему материалу. Итак, основной точкой на пятницу был выбран посёлок Лесные Поляны, где когда-то находилась УЖД объединения «Песковлес».

Основанная, по документам, в 1947 году, Песковская УЖД при большой общей протяжённости путей (по данным на 1983 г – 95 км) имела магистраль всего в 20 км. Просто, в отличие от большинства лесовозных УЖД, основу постоянных путей составляли расплзавшиеся по окрестным лесам многочисленные, иногда весьма длинные ветки. Пятая ветка за станцией Шолим (35 км) граничила с соседней Будж-Сюзьвинской УЖД. Главная станция этой узкоколейки – Бор (37 км от Лесных Полян) – располагалась в одноимённом посёлке на реке Каме. Дата основания Будж-Сюзьвинской УЖД неизвестна, но, судя по тому, что в 1954 г. её протяжённость составляла всего 6 км, событие сие произошло в самом начале 1950-х гг. и никак не раньше. Будучи изначально сплавной, после объединения с Песковской УЖД вывезенный по ней лес доставлялся на нижний склад в Лесные Поляны. Да и длина в отчётах Минлеспрома с 1959 г. указывалась единая для обеих дорог. Исключением был лишь 1971 год, когда против Будж-Сюзьвинской УЖД значилось число 51 км общей протяжённости.

Ну, а в самих Полянах нам удалось обнаружить лишь бывшее депо УЖД с сохранившейся вывеской «Депо Песковской УЖД», перепрофилированное в автогараж лесообъединения. Что касается общения с местным населением, то выловленный нами гражданин с большим воодушевлением отнёсся к нашей просьбе что-нибудь рассказать о локомотивах УЖД. Правда, из-за того, наверное, что он был немного подогрет огненной 40% водой, многое из его сведений оказалось, мягко говоря, далековато от действительности. Жаль...

Следующим пунктом в программе последнего рабочего дня экспедиции значился пос. Метрострой, что расположен возле ш/к станции Тонкино. По дороге туда меня сморил здоровый крепкий сон. Так что последнюю точку на маршруте я вообще банально проспал! Хотя и смотреть там было не на что. По сообщению местных жителей, которые

ещё что-то помнят, УЖД и лесопункт там действительно принадлежали Московскому метрострою. Для его нужд велась заготовка древесины для крепей в проходческих шахтах и шпал, как временных, для вагонеточных путей, так и постоянных. Вроде как архивы вывезены были несколько лет назад работниками музея московского метро. Но до Спортивной (станция, где расположен этот музей) я, к своему стыду, до настоящего времени так и не доехал.

Проснулся я только в Омутнинске поздним вечером. Заезжать на точки, которых здесь было целых две, смысла не было никакого. Пятница! Тем более Роман сразу отверг наши поползновения в этом направлении: ему во что бы то ни стало, потребовалось заменить наконец оторванный в первый день экспедиции глушитель. Вообще-то в этом был свой резон: на завтра планировалось возвращение в Москву, и времени на всякие ремонты точно не предусматривалось! Ремонт затянулся до темноты. Им занимались, как истовые автолюбители и владельцы российской автотехники, Сергей и Роман. Нам с Ильёй, как «безлошадным» и ничего не смыслящим в автомобильных делах, представилась уникальная возможность нарезать пешие круги вокруг бетонированной смотровой ямы на окраине города. Пойти куда-нибудь «в цивилизацию» смысла не было: далеко, да и усталость от пережитого за все эти дни начинала неумолимо сказываться. Нет, правильно Сергей опытным путём установил оптимальный срок поисковой экспедиции – неделя. За меньший срок успеваешь фактически только «заброситься» туда и вернуться обратно. Большой срок ведёт к «замыливанию» всех органов чувств и общей усталости. И тогда мелочи, такие важные в нашем деле, упускаются или забываются в огромном потоке полученной информации. А каждое новое открытие... да и просто новый встреченный по дороге живописный ландшафт или уголок природы уже не вызывают притока положительных эмоций, характерного для первых двух-трёх дней очередной экспедиции. Более подробно всё это я вряд ли могу описать тому, кто НИ РАЗУ не участвовал в чём-либо подобном. Одним словом, кончается творчество и начинается рутина, а это – самое опасное!!!

Поскольку путь домой был отсюда ещё очень неблизкий, Роме было предложено гнать до Белой Холуницы. Решено было встать лагерем возле узкоколейного моста, на месте, которое в первую ночь поездки в К-231 оказалось уже кем-то занятым. Предложение было принято без энтузиазма: гнать «четвёрку» предстояло ещё довольно далеко в крошечной темноте. Хорошо хоть, что лежневый грейдер к 2008 году превратился в приличное асфальтированное шоссе на всём своём протяжении.



Субботним утром, лишь проснувшись, я заставил себя залезть в уже не слишком тёплые воды Белой Холуницы. Не только для того, чтобы взбодриться. Я прекрасно понимал, что это будет моё последнее купание в сезоне 2007 года. Когда-то ещё откроется купальный сезон 2008 года! Пока товарищи мои вели неспешные сборы, стоило ещё раз подышать воздухом узкоколейки. Жаль, что поездов в сторону Октябрьской сегодня наверняка не будет. Несмотря на это, можно прогуляться вдоль полотна дороги, о чём предупреждаю товарищей. Чуть дальше, недалеко от пути, к опушке леса притулилась парочка жилых домов. Наверное, теперь их используют в качестве дач. Вот и сейчас из подъехавшей машины свои пожитки выгружало семейство явно не деревенского происхождения. Да, впрочем, что мне до них... Грустно: экспедиция закончена! Осталось сделать контрольный звонок домой и загрузиться в Ромину «четвёрку».

Устроиться стоит поудобнее – никаких плановых остановок до самой Москвы

запланировано не было!

К О Н Е Ц.

Автор выражает благодарность:

- руководству и сотрудникам УФСИН России по Кировской области – за организацию и проведение поездки по ГКЖД, а также рецензирование данного материала;
- альманаху «Локотранс» – за информационную поддержку экспедиции;
- Костыгову Сергею Викторовичу – за дополнение материала историческими справками по упомянутым в тексте УЖД, а также за рецензирование данного материала.

Список использованной литературы

1. Васильев А. Ан. «Немки» за колючей проволокой. Локотранс, № 5/1996, стр. 8 – 11.
2. Васильев А. Ан. Работа над ошибками. Локотранс, № 6/2000, стр. 16.
3. Кашин П. В., Костыгов С. В. От Ветлуги до Камы. М., Железнодорожное дело, 2006.