

В Мурманск, Харьков и Крым. Куда можно было уехать в прошлом веке с ж/д станции Готня

«Белгородские известия» отправились в посёлок Пролетарский Ракитянского района на станцию Готня, чтобы совершить небольшое путешествие во времени



Старые железнодорожные станции манят к себе каким-то совершенно неповторимым очарованием. Есть в них архитектурная плавность заброшенных усадеб и динамичность пути одновременно. Стоишь возле здания, как будто впитавшего в себя за сотню, а то и больше лет вечное движение встреч и прощаний, и кажется, что вот-вот звякнет станционный колокол, а потом, фыркая паром, кутаясь в облако дыма и на ходу сбавляя мощь, поползёт к платформе гигант-паровоз, а за ним – вереница вагонов...

На пороге истории

Симпатичное и лаконичное здание станции Готня сейчас из окна пассажирского поезда уже не увидишь – осталось только грузовое сообщение. Раз в неделю сюда ходит рельсовый автобус из Белгорода, так что толп путников с вещами тут нет. Зато есть **история**, и в её поисках мы переступаем станционный порог.

Небольшое снаружи здание оказывается просторным внутри. Огромные окна, высоченные потолки, лепнина и кованые люстры... Все эти приметы прошлого соседствуют со следами современного ремонта, неизменным остаётся лишь гулкое вокзальное эхо, которое, кажется, способно отражать не только отзвуки слов, но и мыслей.

Идея собирать по крупицам историю этого места и сохранять её принадлежит начальнику станции Готня **Сергею Лифинцеву**. Он не смог с нами встретиться из-за болезни и передал полномочия исполняющей обязанности руководителя **Оксане Куликовой**. Она и будет сегодня нашим экскурсоводом. К слову, её стаж работы на железной дороге – 20 лет. Начинала Оксана стрелочником на станции Сумовская, стрелки тогда переводили вручную.





Фото: Павел Колядин

«Жизнь была ключом»

«В этих залах раньше стояли печи, их топили углём и дровами. Мы с вами в зале ожидания, напротив – кассовый зал. Знаете, были времена, когда на станции работало больше 300 человек. Для сравнения: сейчас – 26», – начинает рассказ Оксана Куликова.

Мы выходим из зала ожидания и оказываемся в сквозном проходе через здание: здесь два выхода – железнодорожные пути расположены по обеим сторонам станции.

«Два парка у нас – Белгородский и Льговский (*речь идёт о парках станционных путей – прим. авт.*), есть ещё ранжирный, где грузили домашние вещи, контейнеры. Такое разделение в зависимости от направления существовало для удобства пассажиров: когда объявляли название парка, то люди понимали, в какую сторону им идти. Если приходили одновременно поезда, допустим, из Харькова и Белгорода, то принимали их в разных парках», – поясняет терминологию моя собеседница.

ЗДЕСЬ
НА СТ. ГОТНЯ
24-27 июня 1919 г.
БЫЛ
СФОРМИРОВАН
ПЕРВЫЙ
ГРЯИВОРОНСКИЙ
РЕВОЛЮЦИОННЫЙ
ПОЛК



Фото: Павел Колядин

Саму станцию Готня ввели в эксплуатацию в 1903 году, она стала одной из связующих на **железнодорожном пути** из Львова (Курской области) в Харьков. Первое деревянное здание не сохранилось, а вот то, в котором мы находимся, построено в 1910 году.

«У нас были разные направления: в Сумы, Ивню, Белгород. Отсюда можно было уехать даже в Мурманск или Крым без пересадок. В общем, жизнь была ключом. Прямо тут располагался рынок, мы покупали вещи, продукты: и рыбу, и икру чёрную. Были даже магазин и ресторан. Помню, как в детстве ела пирожки оттуда. Вокруг станции образовался рабочий посёлок Пролетарский. Здесь было много заводов: комбикормовый, мясокомбинат, маслозавод, кирпичный и хлебозавод. В советское время наш мясокомбинат был вторым в СССР по снабжению армии, и до сих пор в воинских частях есть местная тушёнка», – не скрывает гордости Оксана Куликова.



Сейчас узловая станция Готня работает с грузовыми составами. Их здесь переформируют, чтобы отправлять адресатам.

«То есть везут 60–70 вагонов, а мы уже их развозим по линии: кому 10, кому 3, в чей адрес что пришло. Точно так же и от нас: мы собираем и отправляем, например, в Белгород», – поясняет Куликова.



Самое сердце

«А сейчас покажу вам самое сердце станции: вот в этом здании работает дежурный по станции, который принимает и отправляет поезда, даёт указания всем работникам смены, обеспечивает безопасность», – продолжает экскурсию Оксана Куликова, и мы входим в дверь, обычно закрытую для посторонних.

То, что я вижу, вызывает детский восторг в моей душе, беззаветно влюблённой в железную дорогу. Вокруг – как будто иллюстрация к советской фантастике с огромной схемой всей станции, пультами управления со всевозможными кнопками и переключателями, телефонами, рацией и, конечно, бортовым журналом. В капитанской рубке этого почти что космического корабля (именно такая ассоциация у меня возникла) – **Надежда Бородаенко**, она же дежурный по станции.

«Вот передо мной табло и пульт-манипулятор. Туда (на табло – прим. авт.) смотрим, а тут управляем. Например, стоит тепловоз по первому пути и нам нужно его переместить на другой. Для этого по радиации связываюсь с машинистом и довожу ему план маневровой работы», – объясняет Надежда Бородаенко и озвучивает тот самый план.

Для человека несведущего он звучит как шифровка.

Нас прерывает телефонный звонок, дежурный по станции не может не взять трубку. Звонят с соседней Свекловичной: готовятся принять состав. Но прежде нужно получить разрешение на открытие станции у поездного диспетчера в Москве.

В общем, и без дополнительных пояснений понятно, что работа сложная и ответственная.

«У меня в семье нет железнодорожников, но с детства была мечта связать свою жизнь именно с этой профессией. Я окончила Воронежский колледж железнодорожного транспорта, работала в Белгороде, потом сюда перевелась. Почти 16 лет уже тружусь», – рассказывает о себе Надежда Бородаенко.

Поехали

Показав, как переводить стрелки и пояснив, для чего нужен тормозной башмак, нам предлагают прокатиться на маневровом тепловозе (моя душа уже не поёт, а прямо-таки кричит от восторга). Машинист по радиации получает разрешение на движение, проходит несколько минут – и транспорт готов нас принять.

И пусть наш путь будет совсем недолгим (тепловоз-то маневровый), но кто не мечтал проехать в кабине вместе с машинистом?!

«Реверсивную рукоятку перевёл на ход назад. Контроллерам дал позиции. Поехали. Локомотив у нас может ехать и назад, и вперёд. При этом кабину менять не нужно», – говорит **машинист Виталий Полуянов** и даёт два длинных гудка, что означает движение назад.

Не успев как следует разогнаться (кстати, данные о скорости пишутся на специальный носитель и в конце смены сверяются с рекомендованными), мы останавливаемся и попадаем в самое начало 1900-х.

Примерно в 1908 году на станции Готня появилось паровозное депо. Его здание с небольшими вкраплениями более поздних ремонтов выглядит впечатляюще и сейчас. Рядом – круг для разворота. Сейчас он почти полностью занесён снегом, да и самих паровозов тут уже нет, а вот в начале 1960-х было около 40.

Зачарованная историей, я не замечаю, как пролетают два часа нашей экскурсии. Возвращаемся из прошлого в настоящее и ещё долго остаёмся под впечатлением. Всё-таки правда есть неповторимое очарование в старых железнодорожных станциях, согласны?