

# Наша история



В этом году 7 ноября исполняется юбилейная дата – 90 лет со дня сквозного железнодорожного сообщения поездов по участку железной дороги Чернигов – Овруч. Этой дорогой сейчас пользуются работники Чернобыльской АЭС, жители Славутича и населенных пунктов вблизи нее. Во время экскурсий в зале «Строительство города Славутич» экскурсанты часто задают мне вопрос примерно такого содержания: «А что из себя представлял железнодорожный вокзал станции Нерафа посреди крестьянских полей? Мы понимаем, видели городские, а тут среди поля?» Мне пришлось поднимать записи 20-летней давности, и я хочу дать более обширный ответ о нашей истории. Чтобы подтвердить факты, изложенные мне Савелием Ивановичем Кривопишей (вокзал был якобы сделан из дикого камня, здесь были зал ожидания, касса, телеграф, комнаты дежурного и стрелочника), я на днях посетил единственного оставшегося в живых строителя железной дороги Чернигов – Овруч и долгожителя с. Неданчичи Александра Ивановича Байдака, 1918 года рождения. К сожалению, о вокзале станции Нерафа он ничего не помнит, но рассказал много нового, чего не было в моей предыдущей информации, а также и подтвердил ту, какую я уже имел.

«От Неданчич до сел Гуты Красной (Красовской) и Малеек были крестьянские поля. Когда ехали на свое поле конем, то набирали воду в глубоком колодце, который находился в урочище «Нерафа». В 10 лет я принял участие в строительстве железной дороги в качестве землекопа. Там, где сейчас славутичская котельная, раньше текла речка со стороны Гуты в сторону с. Мнів. Через неё надо было построить деревянный мост, метров 25. Со своими сверстниками и постаршие мы копали канаву до появления воды. Саперы по доскам возили тачками песок на полотно. Часть откоса со стороны речки забетонировали. Затем паровыми молотками забили сосновые сваи. На них закрепи-

ли балки, шпалы и рельсы. На Днепропровский мост песок возили специальными конными возами – каламашками и грабарками (в нашем хозяйстве было два коня, я также помогал отцу грабарить) – до тех пор, пока у коня хватало сил поднять на полотно. Затем саперы уложили шпалы и рельсы. Со стороны Нерафы стоял паровоз с платформами, землекопы накидывали песок на платформы, паровоз толкал их к строящемуся мосту, они же и скидывали песок с платформы на полотно. Порожняк (порожний состав) снова уходил на погрузку песка. А саперы тем временем поднимали шпалы и рельсы на вновь насыпанный песок. И так поднимали насыпь полотна до определенной высоты. Железные

фермы собирали на забитых сосновых сваях со стороны Комарина. Когда кессонщики сделали «быки», фермы перетянули на «быки» специальными приспособлениями, а сваи выдернули для прохождения пароходов.

Через Днепр была паромная переправа. С помощью парома переправляли людей, строительный материал, лошадей. Также были специальные паромы для вагонов. К причалу вагоны подавали по временной железной дороге от ст. Неданчичи, рельсы парома и причала состыковывались, паровоз загонял вагон на паром, который перетягивали с помощью лебедок на правый берег Днепра. Насыпали дамбы с украинской и белорусской стороны для защиты полотна от

размыва в случае большого наводнения. Я и многие мои односельчане плели из лозы так называемые кошули. В откос полотна забивали колышки 50 см друг от друга, и по горизонтали, и по вертикали. Получалась кошуля в виде ящика без дна. В нее клали камни для того, чтобы земляное полотно уплотнялось и не выдувалось ветрами.

Мы жили недалеко от лагеря военных (строили дорогу саперы-железнодорожники и вольнонаемные. – Е.А.). Сельская детвора, в их числе был и я, бегала к солдатской кухне с котелками, где повара безотказно давали нам приготовленную пищу. А также вместе с саперами жители села смотрели немые кинофильмы, концерты и пьесы приезжих артистов. В нашей хате жили специалисты-кессонщики. Я иногда видел, что у них шла кровь из ушей и носа. (Кессонщики работали под давлением воздуха в кессоне и за счет перепада давления в организме человека у них появлялась так называемая кессонная болезнь. – Е.А.)

Весной пароходы-«лопатники» (пароход, приводимый в движение с помощью водяных колес, так их прозвал народ. – Е.А.) еле-еле могли подняться против течения возле моста. Буксиры с баржами не могли пройти из-за перепада воды. Для сохранения моста плоты с древесины не сплавляли. 7 ноября 1929 года было торжественное открытие движения поездов по мосту. Во время уроков к школе подъехала машина-полупотроха. И нас, школьников, стали возить на митинг. Играл духовой оркестр. Давали нам сладости и пряники. Видел, как три паровоза ездил по мосту. Все радовались этому событию, железная дорога принесла нам цивилизацию: стали ходить пассажирские поезда в Чернигов и Овруч, развивалась торговля, телефонная и почтовая связь, заработала

электростанция для подачи тока на вокзал и мост. Неданчичский вокзал был красивый, сделан из кругляка, стены покрашены в светло-желтый цвет. Крыша покрыта досками или жостью, не помню. В железнодорожном вокзале были зал ожидания, касса, почта, буфет, телеграф, помещение для начальника и дежурного по станции.

В 1931 году было очень большое наводнение. Вода пошла через верх дамб – и две были смыты, несмотря на все усилия по их спасению. Была угроза падения моста, поскольку был большой перепад воды у моста и стало вымываться дно реки. Специалисты опасались, что «быки» упадут вместе с фермами. Было принято решение сбрасывать камни, привозимые платформами из Овручских каменных карьеров, возле «быков». Этот мост был спасен, а вот деревянный мост через озеро Гньорово (43 м длиной. – Е.А.) водой был снесен. Особенно пострадала белорусская сторона. Мост через реку Брагинка (35 метров. – Е.А.) и два километра полотна были смыты водой, остались одни рельсы. Все разрушения были устранены – и движение поездов продолжается и по сегодняшний день».

**Евгений АЛИМОВ,**  
директор Краеведческого  
музея г. Славутича и  
Чернобыльской АЭС



А. И. Байдак