

Кудьма-промышленная. Металлобаза

Пословица «ломать – не строить» верна лишь отчасти. Это понимаешь, когда едешь по железной дороге от Нижнего Новгорода в область. Огромное количество заброшенных бесхозных путей, огромное количество заброшенных переездов, которые, собственно, и переездами-то назвать нельзя; они определяются только по насы-



На этом месте когда-то ответвлялся и уходил влево подъездной железнодорожный путь к металлургическому заводу. Через двадцать лет от него не осталось и следа...

пи, которая уже давно заросла деревьями. А ведь – было время! – все эти подъездные пути в различные промзоны эксплуатировались, по ним ездили тепловозы, перемещали вагоны до ближайших станций, где они отставивались и отправлялись далее с большими составами по своему назначению.

В качестве примера можно привести станцию Ройку, от которой отходят несколько подъездных путей, по которым уже давно никто не проезжал. А на самой станции еще в середине нулевых было пять путей, на которых даже отставивались составы, теперь же их три и станция больше напоминает развезд на далеком километре.

По некоторым источникам, общая протяженность вот таких подъездных путей в нашей стране равнялась общей протяженности обычных путей. Это очень большое количество.

Возвращаясь к пословице, приходит осознание, что даже сломать, забросить такое количество всего невозможно сразу, на это требуется время. И все приходило в упадок постепенно.

Однако иногда судьба поворачивается другим боком и происходит, казалось бы, невозможное. В какой-то момент создаются новые предприятия с большим оборотом и мощностью. И таким предприятиям требуется доставка сырья. А для доставки больших тяжелых грузов хорошо подходит именно железнодорожный транспорт. И заброшенные пути восстанавливают и иногда даже строят новые!

Именно так случилось на станции Кудьме, к которой вполне можно добавить окончание «промышленная».

Рядом со станцией находятся две промышленные зоны. Одна – в непосредственной близости, вторая – в нескольких километрах, на периферии поселка Дружный. Вторую промзону логичнее было бы назвать, например, промзона Дружного, настолько она отдалена от Кудьмы. Подъездные пути сохранились только к той промзоне, которая находится на периферии Дружного. На той же, которая рядом, когда-то располагался металлургический завод, который, как и большинство заводов в 90-е годы, был разрушен. К нему когда-то и шли подъездные железнодорожные пути от станции через небольшую автомобильную до-

рогу и упирались в ворота завода. Автору этих строк не удалось застать то время, когда по этим подъездным путям ездили тепловозы. Пути постепенно приходили в упадок, переезд через дорогу фактически уходил под асфальт; помню, как при ремонте дороги асфальт был положен прямо на рельсы. Сложно сказать точно, когда он был



На этом месте когда-то ответвлялся и уходил влево подъездной железнодорожный путь к металлургическому заводу. Через двадцать лет от него не осталось и следа...



...А это уже новый подъездной путь, построенный ООО «Металлоторг» по болоту

ликвидирован. Где-то во второй половине нулевых; может быть, позднее. Тогда же были и разобраны пути.

Но, как было сказано в начале этой статьи, иногда судьба поворачивается другим боком. Так и случилось. Примерно в 2015 году на месте бывших складов, что располагались вблизи станции и которые были разрушены в конце нулевых, была разровнена большая площадка, территория была облагорожена и обнесена забором. Был установлен козловой кран. Стало понятно, что там что-то будет.

Здесь нужно добавить несколько слов об этих складах. Автору неизвестно, что это были за склады и что в них хранилось. Но к ним, скорее всего, не было подъездных железнодорожных путей. Был только заезд для автомобилей со стороны дороги. Сами они были не очень большие, в один-два этажа. Известно только, что они очень сильно были разорены мародерами, которые вывозили оттуда все, из чего они были построены, включая даже старые кирпичи.

И на месте этих складов, на их месте, примерно в 2015 году открылась металлобаза. Вернее, это был филиал компании ООО «Металлоторг», которая имеет множество металлобаз по всей стране. Но самое важно в этой истории то, что от станции, примерно в том месте, где когда-то располагались подъездные пути металлургического

завода, были проложены новые пути, уже ведущие к металлобазе.

На территории металлобазы складировались уголки, трубы, арматура, швеллера и множество других изделий из металла. Все это было аккуратно сложено по разным секторам. Каждый сектор был подписан, чтобы машинист козлового крана мог знать, в какую часть площадки передвигать кран.

Нельзя сказать, что по подъездным путям часто привозили металл в вагонах. По словам резчиков, каждый месяц приезжало примерно по одному полувагону. Резка металла производилась ацетиленом. Каждый раз, когда кто-то покупал металл и требовалась его резка, резчик открывал железный шкафчик с баллонами, надевал специальные очки и отрезал металл.

На территории металлобазы было организовано круговое движение. Заехав туда, нужно было проехать всю территорию против часовой стрелки и вернуться в исходную точку. Иногда там уже стояли машины, которые уже загружались металлом, поэтому приходилось ждать, пока они загрузятся. Если эти машины были большими и с прицепами, ждать приходилось довольно долго. Но, как рассказывал зна-



...А это уже новый подъездной путь, построенный ООО «Металлоторг» по болоту



«...Местные оптовые торговцы принимают соль вагонами...»

комый автора этих строк, иногда машин стояло столько на загрузку, что, приехав с утра, можно было стоять до обеда.

Отдельно следует рассказать про тамошнего начальника. Хотя автору неизвестна его конкретная должность. Кем он был? начальником базы? менеджером? Но он распоряжался всей работой. Это был человек, если можно сказать, с отрицательным обаянием. Он был слегка грубым, слегка заносчивым. Но всегда при необходимости мог подсказать, какой толщины металл следует выбрать. Всегда контролировал работу своих подчиненных, чтобы они занимались делом и обслуживали клиентов.

Он находился на своем рабочем месте вместе с бухгалтером Ариной, которая принимала оплату и выдавала документы на отгрузку. А рабочие их места находились в небольшой бытовке, которая была оборудована кондиционером. В бытовку вели три ступеньки, по которым поднимались покупатели металла. Под окном этой маленькой бытовки располагалась небольшая клумба из старых автомобильных шин, в которой росли бархатцы.

На этой металлобазе был высокий уровень безопасности. Проезд осуществлялся только по пропускам через шлагбаум, который поднимал охранник, которому требовалось этот пропуск отдать. На въезде этот охранник фотографировал автомобили и на выезде, кстати, тоже.

Режим работы, несмотря на то что, по словам охранника, металлобаза была частная, был, как у государственных организаций – с восьми утра до пяти вечера, с выходными по субботам и воскресеньям, а также праздничным дням. Отгрузка металла же вообще осуществлялась до четырех часов вечера, видимо, чтобы час оставался в запасе для приведения в порядок рабочих мест. Весь штат этой металлобазы был небольшим – человек пять-семь: начальник, бухгалтер, машинист крана и несколько резчиков, которые наверняка выполняли и функции стропальщиков при погрузке-разгрузке металла в вагоны и полуприцепы грузовых автомобилей.

В таком виде эта металлобаза просуществовала много лет. Ближе к осени 2023 года начались изменения. Металл был весь вывезен, козловой кран демонтирован. Было весьма неожиданно, что такое предприятие с такой инфраструктурой, с таким количеством продукции, располагающиеся на такой большой территории, имеющее свой подъездной железнодорожный путь, сворачивает свою работу. Но это было так.

На месте металлобазы появилось



«...Местные оптовые торговцы принимают соль вагонами...»

предприятие, которое занимается продажами соли разных видов: технической, пищевой, для животных и т.д. Подъездной железнодорожный путь продолжает активно использоваться. Сама территория претерпела некоторые изменения – был построен большой ангар (у которого постоянно стоят несколько вагонов), появились новые бытовки, автомобильный кран, который, видимо, и осуществляет перегрузку соли в больших белых мешках...

На этом, наверное, можно было ставить точку. Но автор этой статьи все-таки решил узнать истинную при-

чину закрытия металлобазы, а также получить ответы на некоторые другие вопросы, поэтому связался с директором по развитию компании ООО «Металлоторг» Михаилом Кадниковым и



записал небольшое интервью.

- В первый раз мне пришлось посетить металлобазу в теперь уже далеком 2015 году. Но она была построена раньше. В каком году была открыта металлобаза в поселке Кудьме?

- Металлобазу строили в известном 2010 году, когда бушевали лесные пожары. Помню, ехали на автомобилях в Нижний Новгород и стена дыма!.. Страшное зрелище!

- Насколько сложным было строительство подъездных железнодорожных путей к металлобазе? Насколько я помню, они же ведь строились с нуля?

- Да, Вы правы. Они действительно строились с нуля, прямо по болоту. Был подготовлен проект, согласно которому мы были обязаны «бутить»¹ основание для железнодорожного полотна. И железнодорожники, причем, не ленились каждый день выходить на место и контролировать, как мы выполняем проект!

А в целом да, новое строительство в России – это всегда сложно по сравнению с тем, как если бы у тебя был бы путь на бумаге, а по факту он сгнил и рельсы своровали, и его надо восстановить.

- А что было на месте металлобазы до момента ее открытия?

- Была пустая площадка, огороженная забором. Тот, кто нам продавал, видимо, в долги залез. Ведь покупали мы ее аккуратно в кризис 2008 года...

- Насколько большим был штат сотрудников на кудьминской металлобазе?

- Была одна бригада, состоящая из четырех человека. Кроме них еще были бухгалтер, охранник и, как Вы отметили в статье, «грубый» начальник.

- Насколько большой была металлобаза на Кудьме в сравнении с другими металлобазами?

- Эта база у нас была одна из самых маленьких, к сожалению, для торговли металлом. Кудьма оказалась далеко от потребителей, и отгрузки были очень маленькими, поэтому нам пришлось покупать новую базу в черте города, в самом Нижнем Новгороде, в 2023 году и мы сразу же съехали.

А на базе в Кудьме теперь работают какие-то местные оптовые торговцы, принимают соль вагонами (т.е. наша железнодорожная ветка. пригодилась!). Они уже понастроили склады, ангары и прочие помещения. У нас был только козловой кран и строительные вагончики, которые мы увезли с собой.

И, кстати, если говорить в целом, в Нижнем Новгороде очень сложно найти большую базу (2-3 га и больше) с железнодорожной веткой!

* * * * *

Когда-то здесь лежал металл,

Кран козловой работал четко!
И электрод дрожа сгорал,
Потом варя его на стройке.
Когда-то здесь я тоже был
И, как и все, я ждал загрузку.
Мне трубы кран тот положил,
И трактор вез их к дому грузно.
Когда-то ведь я здесь стоял,
Я помню синюю бытовку.
В моих воротах тот металл,
Они прослужат очень долго!

*В.В. Смородин, 2025 г.,
фото автора и www.metallotorg.ru*

¹ Производить буттовую кладку, заполнять бутром.
Бут – строительный камень для фундамента