СЕМАФОР

Российский журнал для энтузиастов рельсового транспорта
Издаётся с ноября 2000 г.

Октябрь 2004 г. Номер 7

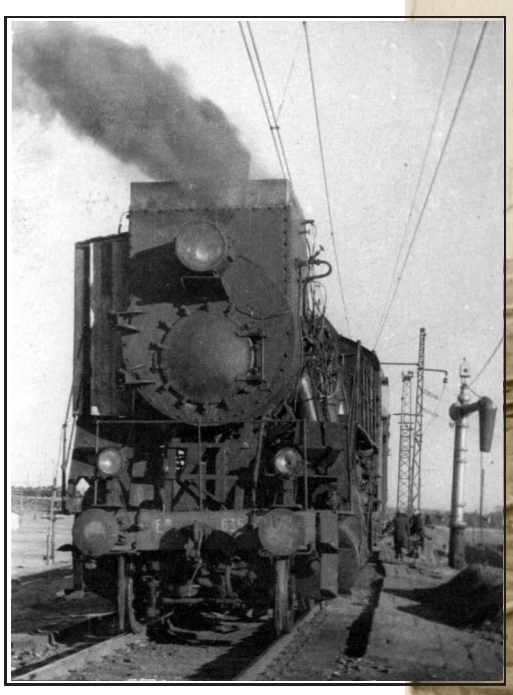
ГАЙВОРОН: УЗКОКОЛЕЙНАЯ ИМПЕРИЯ

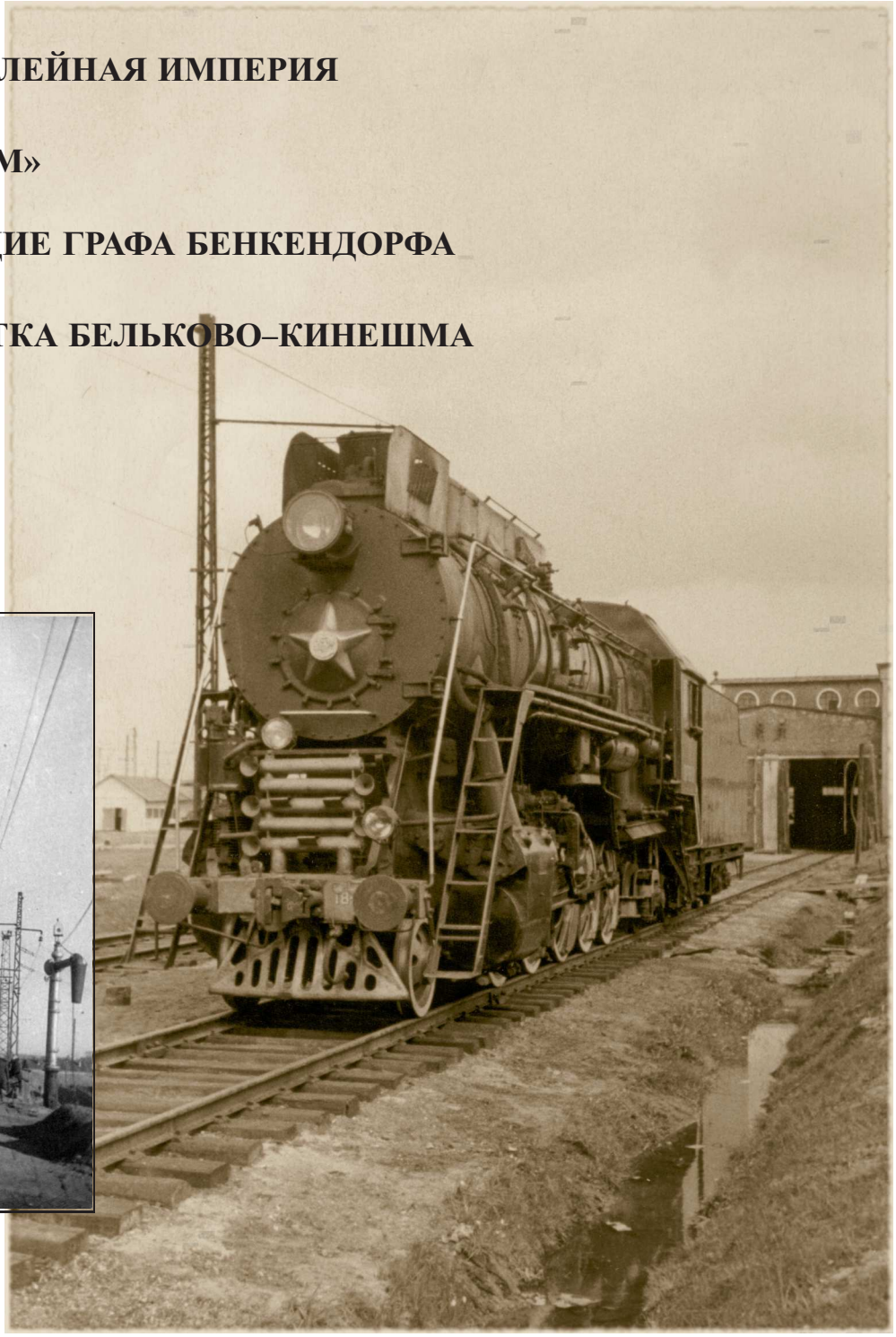
«ПАЛЬЦОВСКИЙ БАМ»

ЧЕЛНОВАЯ: НАСЛЕДИЕ ГРАФА БЕНКЕНДОРФА

«КРАЙ НЕВЕСТ»: ВЕТКА БЕЛЬКОВО–КИНЕШМА

О ТЕПЛОВОЗЕ ТЭ125





ШПИОНЫ, ТЕРРОРИСТЫ ИЛИ «ЧУДИКИ»?

Дмитрий Зиновьев, выпускающий редактор

19 июля с. г. я с коллегой выехал во вторую экспедицию по малодеятельным веткам дальнего Подмосковья с целью фотосъемки пассажирских вокзалов, многие из которых являются признанными или непризнанными памятниками промышленной архитектуры. За две экспедиции мы планировали проехать (и проехали) 2300 км пути и заснять около полусотни станционных зданий. Где-то на 1450-м км, на станции Нерудная, из здания дежурного по станции вышла суровая женщина и спросила нас вкрадчивым голосом: «А что это вы тут делаете?» Мы стушевались, не зная, что ей ответить. Было очевидно, что мы фотографируем станцию. Нам не хотелось объяснять строгой женщине, зачем кому-то в здравом уме нужно фотографировать станцию Нерудная. Поэтому мы постарались замять дело и ретироваться на скорости 160 км/ч. Может, и зря. Но настроение было все равно испорчено.

Женщина приняла нас за террористов. Или за шпионов. А может, она нас вовсе ни за кого и не приняла. Она просто знала с детских лет, что железную дорогу фотографировать нельзя, и никак не могла допустить, чтобы мы с коллегой фотографировали **ее** железную дорогу.

Те, кому за тридцать, помнят, что планы города Москвы во времена «развитого социализма» не отличались ни точностью, ни доскональностью. В 1983 году на улице Грицевец в Москве я был схвачен за локоть дежурным офицером Генштаба за то, что пытался нарисовать схематический план центра города со всеми улицами и переулками. На мою беду, на улице Грицевец располагался Генштаб, и потому эта улица не имела права существовать на моем плане. В тот раз я не поддался на шантаж военных (а предлагалось ни много, ни мало, как исключить меня из школы!) и не отдал свой блокнот с черновиками планов. Я поступился только самой последней страницей с улицей Грицевец. «Кесарю – кесарево», — подумал я. — «А военным – улица Грицевец».

В 1985 году на автостанции в Елгаве лицо латышской национальности обозвало меня «шпионсом» за то, что я переписывал с автобусных трафаретов номера и конечные пункты маршрутов. Я притворился, что не знаю языка коренной национальности, и лицо оставило меня в покое.

С тех пор прошло почти 20 лет. Я побывал в нескольких странах мира и отснял не меньше сотни рулонов фотопленки. На моих фотографиях были и мосты, и вокзалы, и сверхскоростные поезда, и монорельсы, и битком набитые электрички. В декабре 2001 г., всего через три месяца после терактов в Нью-Йорке, американский полицейский сфотографировал меня моим фотоаппаратом на Северном вокзале Бостона на фоне готового отправиться в первый путь поезда на Портленд. Мир изменялся причудливо и не всегда в том направлении, в котором хотелось бы. Но женщина на станции Нерудная не изменилась.

Женщина на станции Нерудная забыла, а может, и не знала, что она — служащая государственной компании, а я — гражданин этого самого государства, и из 50 тыс. квадратных метров станции Нерудная 5 квадратных сантиметров — мои. Я стоял на своих квадратных сантиметрах и думал о том, что она все равно не поймет, зачем нужно фотографировать станцию Нерудная. Ей не приходило в голову, что ни один уважающий себя террорист не поедет взрывать Нерудную, потому что там нечего и некого взрывать, и не один шпион не поедет туда шпионить, потому что там **вообще ничего нет**. В нерудные ездят только «чудики», которым захотелось узнать, какой архитектуры вокзалы в нерудных и ходят ли там пассажирские поезда. «Не положено!» — ответила женщина на этот вполне безобидный вопрос.

Наверное, женщина думала: «Если бы я была на их месте, то я была бы или террористкой, или шпионкой». Она не могла представить себя «чудиком». Она не читала Шукшина и потому не знала, что быть «чудиком» — это нормально. Гораздо нормальнее, чем быть шпионом или террористом.

А за широкой спиной у этой женщины стояли легионы сотрудников транспортной милиции, вневедомственной охраны и ФСБ, бдительные машинисты, стрелочники и дежурные по станциям и переездам, неподкупно защищающие виды государственной железной дороги от фотокамер граждан это государства. «Кесарю — кесарево!» В нарушение законов и во исполнение ведомственных инструкций засвечиваются пленки, стираются «флэшки», конфисковываются камеры, а фотографы-любители задерживаются и в результате пропускают свои поезда и тратят драгоценные нервные клетки. Нам остается только завидовать коллегам из Западной Европы или Японии, снимающими **свои** железные дороги не из-под полы, а со штатива. Потому что женщины в железнодорожной и полицейской форме улыбаются им и машут им рукой. А наши женщины со станции Нерудная показывают нам большой кукиш.

Мы не террористы и не шпионы. Мы — «чудики». Мы фотографируем то, что вскоре станет историей отечественных железных дорог. А «не любить историю своей страны», как говорил Н. Чернышевский, «может только человек, совершенно не развитый умственно».

Д. Зиновьев на фоне поезда Бостон–Портленд. Северный вокзал Бостона, декабрь 2001 г. Фото сделано бостонским полицейским по его инициативе

РОССИЙСКИЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ ЭНТУЗИАСТОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, МЕТРОПОЛИТЕНОВ И ТРАМВАЕВ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Издается с ноября 2000 года

№7 (Октябрь/2004)

Редакция:
Кондаков Александр <alexander@kondakov.ru>
(главный редактор)
Зиновьев Дмитрий <parovoz@parovoz.com>
(выпускающий редактор)
Андреев Иван <ivanandreev@sbcglobal.net>
Зимин Василий <zvg@ruzgd.ru>
Копайсов Игорь <ikop@narod.ru>
Сигачев Сергей <editor@transsib.ru>
Юшенков Алексей <yustas@yustas.com>

Верстка:
Дмитрий Зиновьев. Номер сверстан с использованием пакета подготовки документации LaTeX.

Рукописи принимаются по электронной и обыкновенной почте, не возвращаются и не рецензируются.

Адреса:
Россия: 410031, г. Саратов, а/я 397, Зимину В. Г.
США: D. Zinoviev, 10 Crescent road, Lexington, MA 02421
E-mail: <semafor@narod.ru>
Веб-сайт: <http://semafor.narod.ru>

Авторы материалов:
Андреев Иван (Арлингтон, США)
Гордин Арсений (Брянск, Россия)
Горчаков Андрей (Мариуполь, Украина)
Зиновьев Дмитрий (Бостон, США)
Измеров Олег (Брянск, Россия)
Крюков Дмитрий (Москва, Россия)
Кубрак Сергей (Рига, Латвия)
Назимкин Всеволод (Москва, Россия)
Нарбеков Йенс (Таллин, Эстония)
Порев Андрей (Киев, Украина)
Сигачев Сергей (Санкт-Петербург, Россия)
Фетисов Александр (Москва, Россия)
Юшенков Алексей (Москва, Россия)
Фокин Дмитрий (Москва, Россия)

Распространение:
Журнал распространяется бесплатно в электронной форме в виде файлов в формате PDF, доступных для загрузки с веб-сайта журнала. Копирование материалов для личного пользования разрешается в неограниченных количествах. Любое использование материалов как для коммерческих, так и для некоммерческих целей допускается только с разрешения авторов. Адреса электронной почты авторов имеются в редакции. Ссылка на «Семафор» при перепечатке обязательна.

Copyright © 2000–2004 гг. — журнал «Семафор» и коллектив авторов. Все права защищены.

СЕМАФОР

СОДЕРЖАНИЕ

SUMMARY 4

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
Гайворон: узкоколейная империя (А. Порев) 5

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ
«Пальцовский БАМ» (А. Горчаков) 13
Наследие графа Бенкендорфа (Д. Крюков) 18
«Край невест»: ветка Бельково–Кинешма (Д. Зиновьев, Д. Фокин) . 28

ФОТООХОТА
Станция Тарту 15
Транссибирская торговля. Станционные типажи 16
Брянский партизан. Загадка одного памятника 27

ТЕХНИКА
ТЭ125: тихий соперник ТЭП70 (О. Измеров) 22

ФАКТЫ И КОММЕНТАРИИ
История электрификации (составил Д. Зиновьев) 31

НАША ОБЛОЖКА
Тепловоз ТЭ109-002 31

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ

- «Край Ильи Муромца» (Д. Зиновьев, Д. Фокин)
- Вдоль Рижского хода (В. Михайлов)
- ТЭМ21: революция у ворот (О. Измеров)
- «Советские» электровозы «General Electric» (Дж. Бойер)
- Наследники ТЭ109 (И. Андреев)
- Транссибирская торговля. Станционные типажи. Часть 2 (С. Сигачев)
- . . . и многое другое

«Старинные часы еще идут.» Часы на станции Мозырь-Новый (Klein Gnie) в Калининградской области сфотографированы А. Юшенковым.

1 стр. обложки — **Крупно**: паровоз ОР18-01 (руководитель испытаний Астахов П. Н.). Позднее эта серия станет ЛВ. **Врезка**: испытания паровоза Ел-635 с газовым паросушителем. Оба снимка сделаны в 1952 г. Архив ОК ЦНИИ МПС (ныне ОК ВНИИЖТа). Прислал И. Андреев.

SUMMARY

This is the seventh issue of *The Semaphore*, a Russian-language magazine for railway enthusiasts. The magazine is published by a group of railway fans. Many of the materials showing up in *The Semaphore* originally appear in the Internet forums and mailing lists, such as <1520mm@yahoogroups.com> (Russian language) or <5feet@yahoogroups.com> (English language). The magazine is also available for download free of charge as a PDF file or as a collection of PDF files at <http://parovoz.com/semaphore/>, and can be freely printed and distributed, provided that the integrity of the materials is preserved.

GAIVORON: THE NARROW-GAUGE EMPIRE, by A. Porev — So-o-o-o much has been written about the Gaivoron narrow-gauge system in the Central Ukraine. . . Who does the author think he is? Introducing Andrew Porev, the restless explorer of the Ukrainian "uzkokoleikas" (narrow-gauge railways.) This time, he traveled along the entire system, both on wheels and on trains, and took numerous pictures and accounts of the vanishing Empire.

THE PALTSO "BAM", by A. Gorchakov — This is your typical Central Russian industrial branch. It is just a dozen kilometers long, connecting a mainline to a small town of Paltso in the middle of the Bryansk virgin forests. For someone it's just another line to be abandoned, and for someone else — the only link to the Civilization. Introducing the "Baikal-Amur Railway" of Bryansk region.

TRANSSIBERIAN MERCHANTS, by S. Sigachev — After all, the famous Transsib is a long marketplace. Perhaps the longest marketplace on Earth. The author of these photographs is not new to the Transsib — he is the master of the best Transsib Web site, <www.transsib.ru>. He knows where to buy cool stuff.

COUNT BENKENDORF'S HERITAGE, by D. Kryukov — In the good old days, counts used to build railways. Count Benkendorf was not an exception, and he sponsored the construction of the Bogoyavlensk–Chelnovaya railway in Tambov region. The line to nowhere, which could become a strategic shortcut, but never became. This is yet another rarely visited railway attraction in Russia — with active mixed trains! — just 400 kilometers away from Moscow.

TE125: THE SILENT COMPETITOR OF TEP70, by O. Izmerov — In the USSR, when two leading locomotive builders such as Kolomna works and Lugansk (Voroshilovgrad) works, started competing for the design of the Locomotive of the Future, the outcome of the competition was hard to predict. The winner would not be declared based on the merits on the design, or at least not only on the merits of the design, but mostly on the political influence of the directors and on the preferences of the country leadership. That is why TE125, being technically superior to the now-mainstream TEP70, never made its way through the gates of the Lugansk Works.

THE BRIDE COUNTRY, by D. Zinoviev and D. Fokin — Ivanovo region of Russian federation is known as the "Bride Country" because of its widespread textile industry, where female workers overwhelmingly dominate men. The railway line from Moscow through Ivanovo to Kineshma on the Volga river was built in 1868. It was thought to become the launchpad of the Transsiberian railway, which never happened due to the absence of a bridge across the Volga in Kineshma. The line eventually became a lightly used one, seeing just a couple of passenger trains per day, and even fewer freight trains. The authors of the article traveled along the line on wheels and took pictures of almost every station building.

IN ENGLISH?

D. Zinoviev, Editor

To translate or not to translate — this is the question that I am facing again, as you are holding the new issue of *The Semaphore* in your hands.

To remind you the story: initially, *The Semaphore* was started out as a Russian language only publication. It was soon understood, however, that there existed a substantial community of potential readers who would read and support the magazine if it were published in English or German. For the sake of experiment I decided to translate the sixth book of *The Semaphore* and see what would happen.

Not surprisingly, I observed a major increase of downloads of the Web version of the magazine. Surprisingly, I did not get any increase of the readers' feedback. For me this means that either the topics raised in the publication do not really touch the English-speaking audience, or the quality of translation is so poor that it is not possible to catch the topics at all. (I shall confess that due to the lack of time I had to use various translation engines to facilitate the process, but I always edited the output text for quality.)

Whatever was the problem, it turned out to be a discouraging experiment. As a result, I (as the sole and principal translator) had to suspend the publication of the English version of the magazine. I will be glad if a capable and interested native English speaker joins the initiative and make the translation of the magazine into the language of Stephenson possible again. Thank you for your understanding and potential future coöperation!

BACK ISSUES

To order back issues of *The Semaphore*, send check or money order payable to Dmitry Zinoviev to: 10 Crescent road, Lexington, MA 02421, USA. The following issues are available in black-and-white: 1 through 6 in Russian, and 6 in English. Please pay $4,00 per issue, plus shipping fee ($2,00 for the first issue, $1,00 for every next issue). Do not forget to indicate which issues of *The Semaphore* you are ordering. Sorry, no CODs or credit card orders.

You can also order "*The Semaphore* CD" with printable and viewable PDF versions of all 7 issues of the magazine for $15,00 (the fee includes shipping to most US and European destinations.)

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

ГАЙВОРОН: УЗКОКОЛЕЙНАЯ ИМПЕРИЯ

А. Порев (Киев). Фото автора

В 2003 году группа любителей узкоколейных железных дорог, среди которых был и автор статьи, предприняла три увлекательные экспедиции на Гайворонскую узкоколейку.

Конечно, мы ездили туда и раньше, ездили в 2004-м и будем посещать эту выдающуюся УЖД и в дальнейшем, но именно 2003-й год запомнился «узкоколейным исследователям» своей результативностью.

Май 2003 г.

1 мая. Каменка

При предварительном планировании поездки было решено начать исследование дороги с ее самой южной точки — города Каменка в Приднестровье.

Тепловоз ТУ2-274 в Руднице, август 2002 г.

Проехав Винницу и добравшись до Вапнярки, некоторое время посвятили осмотру остатков УЖД Вапнярка–Ямполь, добравшись вдоль ее насыпи до Великой Косницы, большого села на берегу Днестра.

Поезд Гайворон–Рудница в Бершади, май 2003 г.

Нашей задачей было доехать до погранперехода В. Косница–Хрушка. Судя по карте, дорога к нему была прямо перед нами. Однако ни водитель, ни остальные участники пробега не верили в то, что поднимающаяся по сумасшедшему уклону козья тропа и есть дорога «за границу». Минуты через три наши сомнения развеяли два «дутых» мерседеса с ПМР-овскими номерами, скатившиеся с самого верха; мы поверили карте и поехали.

Поезд из Голованевска прибыл в Гайворон, июль 2003 г.

Грунтовка, идущая через фруктовый сад, пародия на межгосударственную дорогу, привела нас к погранпереходу Великая Косница–Хрушка. Отстояв небольшую очередь, мы прошли украинских пограничников и въехали в Приднестровье, где нас встретил красно-зелено-красный флаг бывшей Молдавской ССР и вывеска «Zona customs control» (так в оригинале!) Проверка паспортов «пограничниками» в клоунской «казачьей» форме — и мы уже едем в сторону Каменки, разглядывая приднестровские дорожные указатели, надписи на которых выполнены на трех языках. Особенно интересным нам показался первый же попавшийся на глаза указатель: так как ПМР по-прежнему пишет по-молдавски кириллицей, то «Хрушка» на всех трех государственных языках пишется абсолютно одинаково!

Мы въезжаем в Каменку и находим консервный завод. Возле завода — остатки переезда; несколько метров рельсов, как обычно, закатаны в асфальт. От переезда насыпь спускается к заводу и упирается в свежезаделанную кирпичом дыру в заборе — это бывший въезд на завод. На самом заводе все закрыто, по случаю 1 мая никого нет, но зато есть дежурная по заводу, которая рассказывает, что никаких «паровозов» у них уже не осталось, несколько лет назад кранами их погрузили в машины и куда-то увезли. Очевидно, имелись в виду четыре ТУ7, числящихся в списках «Младшего Брата» <http://parovoz.com/narrow/> за Каменским консервным заводом. Через забор просматривается здание, похожее на депо; на фронтоне — надпись: «1965». Делать здесь больше нечего, и мы едем вверх, на довольно приличную гору (как они, интересно, выталкивали на нее вагоны с завода? Наверное, по одному–два, а уже наверху, на станции, собирали в составы).

Город Каменка остается внизу, а мы обращаем внимание на вывески: дорога, ведущая наверх, к станции, называется «улица УЖД»!

Водонапорные башни в депо Гайворон, май 2003 г.

Со станции Каменка-Днестровская, находившейся на высоком левом берегу Днестра, открывается шикарный вид на Днестр и на молдавский берег. На самой станции все давно умерло, рельсы сняты; по ямкам от шпал читаем путевое развитие: до 5–6 путей — довольно прилично! Есть и тупик-эстакада. Вокзал Каменка заброшен, но, к счастью, не разрушен; мы фотографируем его для истории. Рядом со станцией — Каменский хлебоприемный пункт и его склады, бывший основной клиент УЖД.

Отъезжая от станции, замечаем невдалеке какое-то автохозяйство, на территории которого в ряд стоит 4 крытых УЖД вагона с клеймами УЗ без тележек; видать, при разборке дороги они остались тут навсегда.

Из Каменки мы едем на север; на погранпереходе Хрустовая–Болган дороги получше, сам переход довольно цивилизованный (это заключается в отъеме у выезжающих небольшой суммы «за посещение»). Сумма небольшая (около пол-евро за человека), поэтому мы спокойно с ней расстались и были пропущены на Родину.

Родина-Украина встретила ленивыми таможенниками, облазившими наш несчастный «жигуленок» в поисках приднестровской контрабанды, и через полчаса впустила к себе.

Тепловоз ТУ2-071 с поездом в Гайвороне, июль 2003 г.

Пролетев через райцентр Песчанку, на заходе солнца мы въехали в Попелюхи. В Попелюхах удалось найти несколько человек, работавших на УЖД. И здесь нам рассказали историю, похожую на вапнярскую, а именно: УЖД Попелюхи–Черномин была построена в середине тридцатых годов для черноминского сахзавода, однако потом ее взяли в оборот военные и к 1939-му году достроили ветку на Каменку, находящуюся на границе. Несмотря на то, что в 1940-м Бессарабию «воссоединили», такой стратегический оборонительный рубеж, как левый высокий берег Днестра, был, очевидно, очень важен: УЖД обслуживала массовые военные перевозки в село Загнитков, где находился крупный военный городок.

Поезд у водонапорной башни в Голованевске, декабрь 2003 г.

В Попелюхах было свое вагонное и локомотивное депо, и вообще, до середины шестидесятых (по другим сведениям — до середины пятидесятых) эта линия не соединялась с гайворонской системой. Соединение Попелюхи–Рудница было построено по двум причинам: чтобы обеспечить беспересадочное движение из Каменки до Гайворона и главное — чтобы облегчить траспортировку локомотивов на ремонт в Гайворон. До этого их приходилось грузить на платформы нормальной колеи и через каких-то шесть километров опять перегружать.

Поезд Голованевск–Гайворон отправляется из Голованевска, декабрь 2003 г.

Ветки из Каменки и из Черномина/Рудницы из-за разницы высот напрямую не соединялись, нужно было заезжать на станцию Попелюхи и обгонять локомотив. Старожилы вспоминают, что раньше разъезд был у самого моста, но потом в целях экономии его убрали. Кстати, для разворота паровозов в Попелюхах когда-то имелся треугольник.

От станции мы выехали к мосту. Здесь я уже бывал в про-

шлом году, но коллеги с удовольствием осмотрели это сооружение. Валявшегося в прошлом году на черноминском разъезде километрового столба 82/83 уже нет, только несколько кусков напоминают об этом месте.

Поезд Голованевск-Гайворон в Ульяновке, декабрь 2003 г.

В наступившей темноте мы нацеливаемся на Бершадь с целью переночевать в тамошней гостинице. Впрочем, дневные уроки езды по автодорогам Ямпольского района впрок не пошли: мы едем в Бершадь напрямую, и тут начинается свистопляска под названием «Чечельницкий район ночью». Не буду утомлять подробностями четырехчасовой езды по югу Винницкой области, но во втором часу ночи мы доехали аж до Гайворона и, утомленные двухдневным бодрствованием, завалились спать в местной ночлежке. . .

2 мая. Гайворон–Дохно–Чечельник

Запланированный на 6 утра подъем и выезд к мосту через Южный Буг мы, конечно же, проспали, поэтому в половине восьмого отправились на станцию Гайворон, и — надо же! — разминулись с утренним голованевским поездом, уходящим теперь в 7-40 (мы-то ориентировались на предыдущее расписание, по которому он должен был отправляться в 9 утра!)

Поезд Рудница–Гайворон на мосту через Южный Буг, май 2003 г.

Поэтому первое, что мы сделали, прийдя на станцию, — переписали расписание (действительно на 2 мая 2003 года, сейчас уже изменилось):

№№	Маршрут		
973	Гайворон–Рудница	17-20	
972	Рудница–Гайворон	07-30	
971	Гайворон–Рудница	11-30	по 2,5,7 дням
976	Рудница–Гайворон	19-50	по 2,5,7 дням
990	Гайворон–Голованевск	07-40	четн.
991	Голованевск–Гайворон	13-05	четн.
992	Гайворон–Голованевск	11-00	нечетн.
993	Голованевск–Гайворон	16-15	нечетн.

Расположившись «лагерем» напротив депо, экспедиция разбрелась по станции. В депо завели знакомство с дежурным, с его любезного разрешения фотографируем тепловозы и паровоз Гр-280, стоящий на ремонте. По словам дежурного, в депо сейчас семь машинистов с правами на паровоз, в том числе и молодые, так что ездить будут. . .

Я показываю машинистам прошлогодние фотографии; несколько машинистов узнают на этих фотографиях себя, и я с удовольствием дарю им карточки. Машиниста спрашивают, как отблагодарить. . . Ну, понятное дело! Покатать. Как раз один из них едет на дневном рудницком поезде в 11-30. Нам ставится условие: не садиться на станции Гайворон и не вылезать из тепловоза в Бершади, то есть там, где есть дежурные по станциям. Условие принимается. Для этого нам надо доехать до первой остановки от Гайворона — о. п. 3 км. Время еще терпит, и мы идем на саму станцию, изучаем и фотографируем утренний рудницкий поезд (четыре вагона: два сидячих, один плацкартный, один полуплацкартный).

Наблюдаем за маневрами: поезд откатывают в тупик к ВЧД; туда же заходим и мы, тут тихо и пусто, по случаю праздника никого нет.

Вдоль вагонного депо и за ним стоят локомотивы; в прошлом году я писал, что все они из Вапнярки, но теперь выясняем, что это не так: часть из них — родные, гайворонские, просто отставлены от работы. Да, собственно, работы и нет: грузовое движение полностью прекратилось, а для пассажирского хватает «тушек».

Все локомотивы в Гайвороне — типа ТУ7 и ТУ7А. Вот она, сила МПС!

№№	Примечания
ТУ7-2602 (или 2692)	темно-фиолетовый
ТУ7-2690	
ТУ7-2695	
ТУ7А-3079	Вапнярка
ТУ7А-3081	
ТУ7А-3082	гайворонский
ТУ7А-3095	гайворонский
ТУ7А-3106	Вапнярка
ТУ7А-3112	гайворонский
ТУ7А-3188	
ТУ7А-3189	
ТУ7А-3190	Вапнярка
ТУ7А-3194	
ТУ7А-3195	Вапнярка
б/№	черный
б/№	оранжевый (предполож. гайворонский ТУ7-2694)
б/№	оранжевый (предполож. гайворонский ТУ7-2696)
б/№	светло-серый, Вапнярка

Из ВЧД мы едем на о. п. 3 км, к мосту через Южный Буг.

Подходит дневной поезд Гайворон–Рудница с тепловозом ТУ2-263; пока идет погрузка в вагоны, я сажусь в кабину. Кабина тесная и низкая, да вдобавок помощник берет еще какого-то пацана «покататься»; кое-как уместившись вчетвером, едем. Сбылась моя мечта: проехаться в кабине ТУ2

на пассажирском рейсе! Проехали по мосту; поезд начинает медленно осиливать подъем. Через некоторое время на огороде возле насыпи замечают «Запорожец» машиниста-инструктора из депо, просят меня на пару минут зайти в машинное, мало ли что. . . Проезжаем остановки 5-й км, Пионер, Осиевка, Устье. Скорость на подъеме и сразу после него — 15-20 км/час, и только перед Киреевкой, наконец, разгоняются до 40. Я делаю несколько снимков из кабины. Прибываем в Устье; снимаю жезл на участок Гайворон–Бершадь; красота! Договариваюсь с бригадой, чтобы от Бершади взяли в кабину человека с видеокамерой, — соглашаются. Вот и Киреевка; выхожу и сажусь в вагон; свободных мест практически нет, пассажиров много. Кондуктор видел, как я вылезал из тепловоза, и обилечивать не стал — наверное, принял за своего.

В Бершади мы фотографируем станцию и сажаем Сашу с камерой в поезд, а сами идем снимать к выходному семафору. После отправления поезда теряем минут десять на разговоры: «А кто такие? А я вот здесь начальник станции, а вы у меня снимаете, хоть бы спросили.» Спрашиваем: «Можно?» — «Можно, конечно, но вы бы спросили сразу, а то я здесь начальник станции, а вы вот тут снимаете. . . » Ну, и так далее. . .

По первоначальному плану мы хотели встретить поезд в Дохно, «вписать» туда еще одного человека и таким образом разделиться: двое поездом поехали бы в Рудницу, а двое — машиной в Чечельник.

Однако прямая дорога из Бершади в Дохно оказывается и не дорогой вовсе: скорость — не больше 20 км/час, и к поезду в Дохно мы опаздываем. Просим путейцев связаться по станционной рации с Рудницей и попросить через дежурную передать нашему человеку указание ехать обратно в Бершадь, но ничего не выходит. Поэтому мы принимаем решение ждать его на станции Дохно.

Как выяснилось позже, Саша не растерялся и доехал до самой Рудницы в кабине, наснимав при этом немало интересных видов.

Времени до прихода поезда из Рудницы оставалось около трех часов, и мы, осмотрев семафоры в Дохно (входной из Чечельника и входной из Рудницы имели спаренное управление с одного поста, тросы управления были протянуты под рельсами, в металлических желобах), отправились в Чечельник.

Вокзал бывшей станции Дохно — типичный представитель стиля железнодорожной архитектуры гайворонской узкоколейки, май 2003 г.

Дорога Дохно–Чечельник порадовала незабываемым приколом. Она представляла из себя разбитый «в дым» гравий шириной метров сорок, который как-то сам по себе склонил нашего водителя к езде по левой, то есть встречной, «полосе». Через несколько минут навстречу показалась машина, которая шла тоже по левой для себя, то есть «нашей» полосе. Не зная, как отреагировать, мы смотрели на местного, который мигнул левым поворотом, мол «остаюсь слева». Мы ответили взаимностью. Еще через несколько минут то же самое произошло со второй, третьей и так далее машинами — все без исключения встречные машины, я насчитал их двенадцать, ехали по встречной, подмигивая левым поворотом. «Вот так номер,» — подумали мы и въехали в Чечельник.

Чечельник при свете дня оказался таким же ужасным, как и ночью, одним словом — «дыра из дыр». Сверяясь по карте и трясясь на ухабах, выезжаем к станции: она вполне сохранилась. Хотя вывеска «Чечельник» и украшает здание вокзала, однако оно уже приспособлено под жилой дом; на самой станции осталось небольшое путевое развитие, три–четыре пути, хотя видно, что раньше их было около десятка. Две узкоколейные платформы без бортов сиротливо «пасутся» на боковой ветке к складам; одним словом — разруха. . . Из соседнего дома появляется человек — сторож, а ранее — путеец на этой станции. Он рассказывает, что станция обслуживала несколько предприятий, в частности сахзавод (ветка от станции туда шла еще около километра, ныне разобрана) и хлебоприемную контору. Вся ветка Чечельник–Дохно пока еще цела; слухи, распускаемые гайворонскими о том, что она, дескать, заросла лесом, сторож опроверг, так что единственный способ проверить это — пройти эти 12 км пешком. Мы проходим около километра в сторону Дохно; входной семафор в Чечельнике еще жив; фотографируем его для истории. Сторож говорит, что разборка ветки Дохно–Чечельник начнется после майских праздников, все уже готово и есть соответствующее указание. Мы с грустью верим ему, желаем всех благ и едем обратно в Дохно. (*Прим. — Позже выяснилось, что спустя три месяца после этого к разборке так и не приступили; впрочем, радоваться не стоит — перспектив там никаких нет. Чечельник — умирающий райцентр, ни одного работающего промпредприятия; в области даже ходят слухи о планах расформирования района и раздела его между Бершадью, Песчанкой и Крыжополем*).

На обратной дороге в Дохно мы опять испытали «левостороннюю» езду, впрочем, уже ничему не удивляясь.

Вокзал Гайворон, май 2003 г.

На станции Дохно в ожидании поезда с нашим оператором на борту созревает следующий план: встретить нашего человека, быстро доехать до Бершади, где уже будет стоять вечерний рудницкий поезд, и снять «скрещение» поездов на станции Бершадь. Показавшийся из-за поворота поезд останавливается метров за триста до станции, начинает коптить и гудеть, а мы, видя Сашу, вышедшего из вагона и снимающего все это дело, думаем: ничего себе фотостоп устроил!

На самом деле в тепловозе была небольшая поломка, и через пару минут поезд все-таки прибыл на станцию Дох-