

но. Мы забираем Сашу и мчимся в Бершадь, выбрав на этот раз дорогу получше, но подлиннее. И опять не успеваем. . . Ничего не поделаешь, УЖД в этих местах можно обогнать только самолетом.

Решив заснять хоть что-нибудь, мы продолжаем гонку, настигаем поезд в самом Гайвороне у моста через Южный Буг и делаем последние на сегодняшний снимки.

Вечером на нашей «базе» напротив депо экспедиция ужинает, почитывая статью из «Локотранса», в которой пишется, что в 1960-х годах узкоколейный поезд преодолевал расстояние от Винницы до Гайворона за 6 с половиной часов. Около десяти вечера на станцию прибывает современная версия этого поезда: пять ЦМВ со жмеринской двойной «машкой». Ему на преодоление пути от Винницы потребовалось 9 часов. Что и говорить — прогресс налицо!

3 мая. Гайворон–Голованевск–Синюха

На этот раз подъем состоялся по расписанию, в шесть утра, и уже к семи мы были на о. п. 3 км у моста через Южный Буг. Саша с камерой резво пробежал до следующей остановки, 5-го километра, чтобы там сесть в утренний поезд из Рудницы и снять вид из вагона при проезде по мосту, а остальные расположились с фотоаппаратами у моста. Поезд прошел по расписанию, и мы, довольные, возвращаемся в Гайворон: снова в депо; фотографируем, разговариваем с работниками. . . В планах — сопроводить на машине дневной поезд до Голованевска, снимая его прохождение по станциям и переездам, благо с дорогами к востоку от Гайворона дело обстоит гораздо лучше, чем к западу. Под голованевский поезд из депо выкатывают тепловоз ТУ2-263, чем огорчают всю экспедицию: вчера туда ходил 179-й, но снять его мы не успели, рассчитывали на сегодняшний день. После разговора с дежурным вопрос решается, и «на проводах» свежепокрашенный красавец ТУ2-179 выводят из депо на блестящий после дождя асфальт; народ начинает щелкать камерами. Благодарим деповских, сажаем Сашу с камерой в голованевский поезд, а сами занимаем позицию у переезда возле тепловозоремонтного завода, рядом с памятником МТ-202. Снимаем проход поезда, прыгаем в машину, прощаемся с Гайвороном и несемся на станцию Хошеватю.



Прибытие на бывшую станцию Устье, вид из кабины тепловоза ТУ2-263, май 2003 г.

Хошеватю — довольно деятельная ширококолейная станция, обслуживающая крупный гранитный карьер в Завалье, а вот бывшая узкоколейная часть станции запущена: в вокзальчике теперь жилой дом; магазин и багажная контора (или склад, теперь уж и не разобрать) развалились, от платформ — одни воспоминания. Так что узкоколейный поезд теперь останавливается метров на триста дальше, ближе к

ширококолейному станционному зданию. Нас удивило то, что функции дежурного по узкоколейной станции выполняет дежурный по переезду и в момент прохождения узкоколейного поезда он и машинист обмениваются жезлами на ходу — красота! Сняв приближающийся к переезду поезд, я уже собрался было зачехлить камеру — и тут такое! Пришлось снимать навскидку без подготовки, и как результат, кадр получился смазанным (зато очень динамичным).

Забрав из поезда Сашу, выезжаем на дорогу к Мощенной: только на этом участке автодорога около трех километров идет вплотную параллельно с УЖД, и есть возможность из машины снять движущийся поезд. Возможность эту мы, конечно же, не упускаем, и любительская съемка из окна машины при последующем просмотре смотрится очень даже ничего. Машинист, видя такое дело, даже порадовал нас несколькими смачными гудками, тем самым только украсив сюжет.

Перед Мощенной дороги расходятся, и у нас появляется идея: «вписать» человека с камерой в кабину. Влетаем на станцию, бежим к поезду. За минуту стоянки в Мощенной я умудряюсь договориться с бригадой, и оператор уезжает до Голованевска! Проводив поезд, мы неспеша осматриваем остатки станции: теперь поезд от нас уже не уйдет, дороги здесь хорошие, а скорости у поезда совсем не те, что на рудницком участке. Вокзал в Мощенной — кирпичный сарай без окон и дверей, мертвая станция. На этом участке действующей УЖД станцией является только Хошеватю, все остальные — просто «опы» с неработающими семафорами. В Мощенной на станции стоят рядом два километровых столба: 307 (это для узкой колеи, отсчет от Бердичева) и 208 (для широкой, отсчет по перешитому участку от Винницы).



Поезд на станции Грушка, июль 2003 г.

На выезде из Мощенной нас «радует» хлопок и громкий треск: отвалился глушитель. Пакуем деталь в багажник — чинить некогда! — и едем на переезд между Таужней и Грушкой, где снимаем проход поезда. В саму Таужню мы ехать не рискнули: туда ведут только полевые дороги, машина может и не выдержать.

После переезда едем в Ульяновку, в километре справа наблюдая параллельно идущий поезд. На саму Ульяновку времени у нас мало: надо успеть на станцию сфотографировать прибытие поезда, поэтому мы всего на несколько секунд останавливаемся у сахарозавода, и я фотографирую заброшенные ТУ4 и ТУ7. Тепловозы стоят боком, и номера рассмотреть не удастся (номера я рассмотрел уже во второй поездке, но об этом ниже).

Поезд прибывает на станцию Грушка. Делаем несколько снимков и едем на переезд через автодорогу Киев–Одесса. Как ни странно, наглых водителей почти не оказалось, и ТУ2 с одним вагоном, собрав живописную очередь автомобилей,

чинно проследовал через переезд, хотя в один из прошлых приездов коллеги наблюдали ситуацию, когда поезд останавливался и пропускал машины. . .

В Голованевск мы приезжаем минут на пятнадцать раньше поезда и смотрим, как начальник станции выходит опустить шлагбаум на переезде и открыть входной семафор. Начальник, кстати, запомнил меня еще с прошлогоднего приезда и уже не спрашивает, «а не шпион ли я».

Встречаем поезд. На станции начинаются маневры по обгону ТУ2. Учтя, что в Голованевске осталось всего полтора узкоколейных пути, эта простая задача, на радость всем фотографам, выливается в мероприятие минут на двадцать.

Здесь же, в Голованевске, на пути, когда-то шедшем в Подгороднюю, стоит рельсоразборочный поезд, в десяти метрах за ним — результат его деятельности, свежестроенный тупик, белые бревна которого образуют символический «могильный» крест на этом участке узкоколейки. Грустная картина. . . В водонапорной башне Сергей Палиенко отыскал старый котел с надписью «Котел Лешапеля», 1938-й год, Пенза. Надпись, конечно, срисовали.

Перед уходом поезда в Гайворон мы еще немного посидели в плацкартном Раfawag'е, поговорили с проводницей об истории. Запомнился ее рассказ о том, как в семидесятых годах в плацкартных вагонах ночных поездов гайворонской УЖД проводники выдавали пассажирам постельное белье и делали чай — все, как у «большого брата».

После ухода поезда мы спокойно чиним машину, прикручивая глушитель на место, и направляемся далее на восток; в планах — проехать как можно больше вдоль разобранной линии на Подгороднюю.

Первая остановка — Емиловка. На подъезде к станции дорога пересекает разобранную узкоколейную ветку на Перегоновку, неподалеку — наполовину недостроенная и брошенная ветка колеи 1520 мм, ведущая туда же. Неприветливый дежурный по станции сквозь зубы отвечает на наши расспросы; кое-как удается выяснить, что кроме ветки на Перегоновку существовала также ветка на Полонистое; она, конечно же, тоже разобрана.



Узкоколейная часть станции Рудница, август 2002 г.

Из Емиловки переезжаем в Йосиповку; перед станцией останавливаемся на переезде, сразу за которым узкая и широкая колеи расходятся, чтобы потом снова сойтись в Подгородней. На самой станции ни одной живой души за полчаса нашего там пребывания так и не появилось; впрочем, особо расспрашивать было не о чем, все и так понятно. На месте, где лежали узкоколейные пути, и в Йосиповке и в Емиловке уже лежат наспех брошенные бетонные плиты — типа «пассажирские» платформы для ширококолейного поезда Голованевск–Помошная, «чмухи» (ЧМЭЗ —

Ред.) с вагоном, курсирующим через день. Фотографируем здание вокзала, полуразрушенную водонапорную башню и едем дальше, к разъезду Синюха, на берегу одноименной реки.

Служебное здание на разъезде сейчас превращено в жилой дом, а вот рядом с ним — очень интересная древняя постройка, небольшой «сарайчик» с полукруглым сводом. Обследовав закопченные своды, размеры проема и остатки насыпи, подходящие к «сарайчику», мы предположили, что это здание являлось небольшим депо для одного паровоза. Использовать этот паровоз мог как вспомогательный толкач на крутом подъеме от Синюхи к Йосиповке. Впрочем, за давностью лет местные жители эту догадку подтвердить не смогли.

От разъезда спускаемся в сторону реки, к мосту через Синюху, конечной цели путешествия — и вот он, целый и не разобранный, несмотря ни на какие передраги, красавец-мост!

С моста открывается чудесный вид на находящуюся метров на триста выше по течению плотину Краснохуторской ГЭС и высокий левый берег Синюхи, усыпанный валунами, — одним словом, очень красивое место.

В левый берег реки вгрызается небольшой «каньон», по которому УЖД поднималась вверх, к Подгородней. Длина каньона — около 300 метров, из достопримечательностей — пикет 6/7 неизвестно какого километра, за неимением места нарицательный прямо на скале.

Солнце уже зацепилось за горизонт и мы, фотографируя на прощанье это живописное место, переходим на «голованевский» берег и отправляемся домой.

Пять часов дороги — и мы дома, оставив за плечами трое суток на гайворонской узкоколейке и полторы тысячи километров пробега и привезя немалое количество впечатлений и материалов.

Июль 2003 г.

26 июля. Винница–Гайворон

Еще в предыдущую майскую поездку мне в душу запало желание проехать по участку Винница–Гайворон. Пусть это уже без малого тридцать лет как широкая колея, но даже просто посмотреть на места, где когда-то ходили узкоколейные поезда, тоже интересно.

Сказано—сделано, и 26 июля я, сев в электричку Киев–Винница, отправился в путь. В этом сезоне время движения поезда Винница–Гайворон сократили на полтора часа, поэтому в Виннице у меня в запасе было около двух часов, в течение которых я изучал окрестности винницкого вокзала. С юго-востока к станции Винница подходит перешитый на широкую колею бывший узкоколейный путь; в месте его примыкания находится так называемая третья платформа, на которой установлена стационарная табличка «Винница–Гайворон». С этой платформы и отправлялись в незапамятные времена узкоколейные поезда на Гайворон.

Пришел поезд: пять общих вагонов с двойной «машкой»; «мешочники» и «колхозники» с боем позапихивались в душевные вагоны, и мы поехали. Первые четыре остановки ничем не порадовали: о. п. Гуменное — разваленный сарайчик-вокзальчик, станции Вороновицы и Фердинандовка — типовые полукирпичные/полупанельные вокзалы. О. п. Витовцы — тоже ничего интересного. На станции Немиров вокзал постройки конца 1960-х—начала 1970-х гг., то есть времен перешивки линии, но есть старые каменный и деревянный пакгаузы, хлебоприемные склады «а Іа Голованевск» и самое главное — старая водонапорная башня «гайворонского» типа. Вот оно, узкоколейное прошлое!

Воспользовавшись дверью, открытой в последнем вагоне, я начал снимать интересные ракурсы на ходу. После Немирова стало веселее, начались живописные участки

вдоль Южного Буга. Вокзал и каменный пакгауз на станции Каролина хорошо узнаваемы: тот же «гайворонский» стиль; в выраже сразу после этой станции с необычным названием — мост через автодорогу. Перед Самчинцами путь лежит вдоль Южного Буга, прохода по скалистому левому берегу.



Паровоз Гр-280 после поездки с туристическим поездом, Гайворон, декабрь 2003 г.

На этом участке поезд остановился на необозначенном на картах о. п. 68 км, или Семенки. В Самчинцах «горы» подходят вплотную к колею, делая станцию очень живописной и обеспечив работой находящийся на самой станции щебкарьер. Здесь тоже сохранилась старая водонапорная башня. Проводница, заметив мое фотографирование из двери вагона, пришла и закрыла ее на ключ, и дальше мне пришлось фотографировать через открытое окно, что несколько ухудшило выбор ракурса.

На следующей станции, Ситковцы, порадовал старый каменный вокзал и такой же пакгауз; в Криштоповке, бывшей станции, а ныне остановочном пункте — старый вокзальчик. На спуске к Гайсину поезд проехал несколько небольших красивых мостов, но сам вокзал разочаровал — бетонно-панельная коробочка. Рядом, правда, стояло несколько каменных зданий, в одном из которых угадывался бывший узкоколейный вокзал, но растущие рядом с ним деревья и кусты помешали его сфотографировать.

Отдельно надо сказать о скорости движения поезда: если из Винницы мы выехали где-то на 40–50 км/час, то к Ситковцам скорость снизилась до 30, а после Ситковцев произошло резкое снижение до 10–15; из Гайсина мы поползли вообще на 5–10 км/час. Чем это обусловлено, трудно сказать, но то, что узкоколейные поезда ходили по этому участку быстрее, — факт.

Перед самыми Зятковцами линия от Гайсина примыкает к участку Вапнярка–Христиновка под довольно острым углом, поэтому при перешивке для широкой колеи сделали кривую большого радиуса, и в этом месте хорошо видна пустая насыпь от узкой колеи, подходящая к станции Зятковцы почти по прямой. В самих Зятковцах, в том месте, где узкая колея с севера подходила к станции, сохранилось каменное здание-бывший вокзал УЖД и наполовину разрушенная водонапорная башня. Все это хозяйство отстоит от сегодняшних путей метров на 50; понятно, что здесь и была узкоколейная часть станции Зятковцы.

Где-то в километре-двух восточнее Зятковцев находятся остатки узкоколейного моста, по которому УЖД пересекала главный ход и уходила к югу. На станции Дукля несколько каменных зданий и старый облупленный вокзал; здесь при перешивке явно ничего не обновляли. В Генриховке (село Краснополка) вблизи станции расположен старый сахарный завод, и, как следствие, — множество древних каменных

пакгаузов и небольшое депо на один-два локомотива. К сожалению, дело мы проследовали уже в сумерках, поэтому сфотографировать ничего не удалось. Джулинку и еще один о. п. мы проехали почти в темноте и в десять вечера прибыли в Гайворон.

27 июля. Гайворон–Грушка–Гайворон–Рудница

Рано утром я сходил к мосту через Южный Буг встретить утренний поезд из Рудницы. Если в прошлый, майский приезд, на ходу были ТУ2-263 и 274, то сейчас работали 071 и 179. Вот и в этот день в кадр на мосту попал ТУ2-071, что, конечно же, не могло не порадовать. Добежать от моста до о. п. 3 км я, конечно, не успел, и пришлось возвращаться на станцию пешком. Впрочем, дойдя через минут сорок до станции, я увидел, что поезд как бы специально поджидал меня и начал маневры сразу после моего прихода.

Сфотографировав все, что только можно, я подался в депо. Странное дело: многие встречные железнодорожники и местные жители пытались разговаривать со мной по-английски! Оказывается, буквально вчера по гайворонской УЖД катали на паровозе очередную группу «буржуев», вот меня и приняли за отставшего туриста.

В предыдущий приезд паровоз Гр-280 был на ремонте, и заснять его не получилось. В этот раз мне повезло больше — фотографии удались.

Вторым пунктом моей поездки было посещение станции Грушка, поэтому в 11-00 я сел на поезд на Голованевск и, фотографируя из окна передачу жезла в Хошеватю и неработающие семафоры в Таужне, через почти два часа приехал в Ульяновку. До обратного поезда оставалось полтора часа, за которые я спустился от станции вниз и прошел по насыпи разобранного подъездного пути к сахароводу. Очевидно, движение на сахаровод было довольно интенсивным, так как перед въездом на территорию был устроен охраняемый переезд с будкой дежурного. Через ворота смотрю на печальное зрелище: два разграбленных тепловоза и заросшая травой территория. Хотя и с неохотой, но меня пускают на несколько минут на территорию завода, и делаю пару фотографий: останки ТУ4-1534 и ТУ7А-2687, а также бывшее заводское депо. После завода я поднялся наверх к станции, и через переезд (всего в Ульяновке три переезда) вышел к хлебоприемному предприятию. Охранник с пониманием отнесся к моей затее посмотреть на два ТУ4, стоящие под навесом на территории, но пускать вовнутрь отказался; пришлось фотографировать через забор.

Жаркий солнечный июльский день за считанные минуты перешел в грозу, под звуки которой я «вписался» в обратный поезд и отправился в Гайворон. Положив под голову рюкзака, я прилег отдохнуть на полке и почувствовал, что засыпаю. Одна моя половина пыталась возмутиться: «Ну как же так? Ведь ты едешь по узкоколейке, надо смотреть в окно, фотографировать и пр.», а вторая возражала: «А когда еще удастся поспать в плацкартном вагоне узкоколейного поезда?»

По приезду в Гайворон у меня оставался еще один час до поезда на Рудницу, и я в который уже раз прошелся по станции с фотоаппаратом. За три месяца со времени прошлого приезда узкоколейных рельсов на станции поубавилось: так называемые грузовые пути постепенно разбирают. Из окна вечернего поезда на Рудницу я сфотографировал бывший вокзал станции Устье, а во время сорокаминутной стоянки в Бершади, в лучах заходящего уже солнца, — скрещение поездов Рудница–Гайворон и Гайворон–Рудница; хотя это, конечно, надо снимать на видео.

Декабрь 2003 г.

Узнав о том, что фирма «Джерело» запланировала перед Новым Годом провести паровозные «покатушки», компания из

четыре человека опять ломанулась в Гайворон с целью фотографировать УЖД зимой и заодно «попартизанить» у паровоза.

27 декабря

Прибыв в девять утра в Гайворон, мы сразу пошли в депо, в котором уже стоял растопленный паровоз Гр-280, возле которого с озабоченным видом ходило несколько человек. Из разговора стало ясно, что у паровоза есть кое-какие неисправности и целый день он будет находиться в депо. Раз такое дело, было решено проехать вдоль линии на Голованевск, поснимать зимние виды с узкоколейным поездом.

Сказано — сделано, и в 11 утра мы отправились за поездом, отлавливая его по ходу следования в различных живописных местах. В Ульяновке (Грушка) нас ждал сюрприз: на переезде через автодорогу Киев–Одесса строится мост! Строительство моста, как и всего «автобана», идет полным ходом, а это значит, что участок на Голованевск пока вне опасности. Судя по общему виду, мост строится «под широкую колею»; значит, аргументы железнодорожников подействовали, и им поверили, что со временем этот участок будут перешивать.

На обратном пути мы свернули к югу от линии и заехали на графитный карьер в Завалье (крайняя точка ширококолейного подъездного пути от станции Хоцевато) и на сахарный

Расписание движения поездов по Гайворонской УЖД за 1970–71 гг.

959	963	301	961	965	305	№№ км	Раздельные пункты	302	964	960	306	966	962
∨	∨	∨	∨	∨	∨	км		∧	∧	∧	∧	∧	∧
5.31		9.31	17.35		21.10	402,7	Подгородняя	4.00		7.50	16.48		19.53
5.50		9.49	17.54		21.28	394,1	о.п. Колмазово	3.38		7.28	16.26		19.31
6.00		9.59	18.04		21.38	388,7	Синюха	3.26		7.16	16.14		19.19
6.34		10.31	18.38		22.08	377,7	Осиповка	3.08		6.54	15.55		18.58
		10.57			22.34	362,2	Емиловка	2.44			15.25		
		11.30			23.04	344,8	Голованевск	2.18			14.57		
		12.02			23.34	330,3	Грушка	1.47			14.19		
		12.32			0.06	316,5	Таужня	1.20			13.45		
		12.52			0.27	306,0	Мощеная	1.00			13.23		
		13.03			0.55	300,1	Хоцевато	0.48			13.10		
	9.10	∨		20.50	∨	229,7	Зятковцы	∧	7.30		∧	20.10	
	*	∨		*	∨	243,8	о.п. Панчишино	∧	*		∧	*	
	10.00	∨		21.37	∨	248,4	Дукля	∧	6.48		∧	19.28	
	10.45	∨		22.25	∨	265,2	Генриховка	∧	5.35		∧	18.15	
	11.28	∨		23.10	∨	275,1	Джулинка	∧	5.00		∧	17.35	
	*	∨		*	∨	285,1	о.п. Ставки	∧	*		∧	*	
	12.05	13.20		23.47	1.12	291,5	Гайворон	0.25	4.20		12.30	16.50	
901	951	953	905	303	955	№№ км		952	304	902	954	956	958
∨	∨	∨	∨	∨	∨	км		∧	∧	∧	∧	∧	∧
2.37	8.15	13.00	14.05	17.40	20.07	0,0	Гайворон	4.05	7.25	11.50	16.38	19.10	22.30
2.45	8.23	13.08	14.13	17.48	20.15	3,0	о.п. Предбужье	3.56	7.17	11.41	16.29	19.10	22.21
2.51	8.29	13.14	14.19	17.54	20.21	5,3	о.п. Жданово	3.50	7.11	11.35	16.23	18.55	22.15
2.58	8.36	13.21	14.26	18.01	20.28	7,3	о.п. Пионер	3.45	7.06	11.30	16.18	18.50	22.10
3.09	8.47	13.32	14.37	18.12	20.39	10,3	о.п. Осиевка	3.38	6.59	11.23	16.11	18.43	22.03
3.24	9.02	13.47	14.52	18.27	20.54	13,8	Устье	3.30	6.50	11.15	16.03	18.35	21.55
	*	*	*	*	*	20,1	о.п. Кириевка	*	*	*	*	*	*
4.06	9.25	14.01	15.34	18.55	21.17	24,5	Бершадь	2.51	6.27	10.52	15.40	17.54	21.32
4.34		16.02	19.18			36,0	Яланец	2.09	5.54	10.13			20.38
		*	*			47,2	о.п. Каташин	*	*	*			*
5.35		16.53	19.46			50,3	Дошно	1.41	5.27	9.45			20.05
6.07		17.25	20.12			65,4	Щербаково	0.57	4.58	9.04			19.06
6.38		17.56	20.40			77,2	Рудница	0.28	4.30	8.33			18.35
967	959					№№ км		968	960				
∨	∨					км		∧	∧				
4.50	7.00					0,0	Рудница	17.35	18.00				
∨	*					3,9	о.п. 4 км	∧	*				
∨	*					7,0	о.п. 7 км	∧	*				
∨	7.32					9,7	Яры	∧	17.18				
5.42						0,0	Попелюхи	17.14					
						8,3	о.п. Брохвичи	*					
6.28						16,2	Студеная	15.57					
6.47						21,7	Загнитково	15.38					
						29,0	о.п. Бодяны	*					
7,28						36,3	Каменка-Днестровская	14.50					
903						№№ км		904					
∨						км		∧					
15.29						10,8	Чечельник	10.33					
16.23						0,0	Дошно	10.00					

завод в Сальково. На территории завода удалось высмотреть здание, похожее на старое узкоколейное депо, но, к сожалению, короткий зимний день уже закончился, наступила ночь, и, пообещав себе вернуться туда еще раз и все разузнать, мы поехали ночевать в Гайворон.

В Гайвороне, озаботившись вопросом «а где же оставить машину на ночь», мы нашли понимание у начальника депо и загнали ее в теплый цех для ремонта «чмух». Поговорив с начальником «за рюмкой чая», мы узнали несколько не очень веселых новостей:

- Разборка участка Дохно–Чечельник закончена в начале декабря.
- В начале же декабря начальник Одесской дороги издал приказ о разборке участка Рудница–Бершадь. Правда, остается небольшая надежда, что этот приказ будет со временем пересмотрен: уж очень большое сопротивление ему оказывается как со стороны «гайворонских», так и со стороны местных гражданских властей. Посмотрим; в любом случае, это очень печальный звоночек. . .
- На станции Гайворон продолжается ликвидация «грузовых» путей. Кроме трех «пассажирских» путей (на первом — посадка и высадка, по второму — маневры, на третьем — отстой вагонов), осталось полтора тупичка с путеочистителями и десятком вагонов, но и им скоро придет конец. Большинство грузовых вагонов согнано в ВЧД под порезку.
- Под порезку отданы и 13 из 18 ТУ7, отстаивающихся в ВЧД. Пять локомотивов уцелели только потому, что по году выпуска и существующим нормам (вроде как 15 лет, но не уверен) их резать еще рано.

28 декабря

Ночью паровоз утянули в Рудницу под туристский поезд, а с утра в воскресенье мы поехали встречать его в Бершадь.

Поезд пришел, но выглядело все это довольно странно: гудел только тепловоз прикрытия ТУ2, а сам паровоз выпускал тоненькие струйки пара и был похож на остывающий чайник.

Как выяснилось по прибытию, так оно и было: паровоз так и не починили и тягали его практически холодным, толкая тепловозом. Одним словом, позорище. . .

Дождавшись скрепления с дневным поездом на Рудницу, несчастный паровоз потолкали дальше в Гайворон, а мы поехали за ним, встретив его на мосту через Южный Буг.

Облепленный «буржуями» паровоз потягали по мосту туда-сюда минут двадцать, а потом наконец пожалели и отправили отдыхать в депо. . . Посмотрев напоследок на отправление «джерельского» поезда по широкой колее на Зятковцы под паровозом ФД-2714, поехали домой и мы.

Приложение

Волею случая мне в руки попало служебное расписание Юго-Западной железной дороги за 1970–71 годы. Так как Гайворонская УЖД в ту пору входила в состав ЮЗЖД, тайны расписания 35-летней давности стали явью, чем и я спешу поделиться с читателями.

Итак, в 1970 году на основных участках дороги Рудница–Гайворон и Гайворон–Подгородная обращались 6 и 4 пары поездов в день соответственно; 2 пары обслуживали винницкое направление, урезанное к тому времени до ст. Зятковцы, и по одной паре в день курсировало на участках Дохно–Чечельник, Рудница–Каменка и даже Рудница–Яры, что стало для меня сюрпризом, так как до этого всегда считалось, что ветка на Яры обслуживала только небольшой известняковый карьер.

Полная версия этого расписания приведена на странице 12.

Полезные ссылки

1. Более 300 фотографий, сделанных в ходе поездок, доступны по адресу: <<http://users.i.com.ua/750mm/>>. К сожалению, из-за ограниченного места разместить их в журнале нет никакой возможности.
2. Карта Гайворонской УЖД, нарисованная автором статьи, размещена на сайте «Младший Брат» по адресу: <<http://narrow.parovoz.com/maps/map-gaivoron.gif>>.

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ

«ПАЛЬЦОВСКИЙ БАМ»

А. Горчаков (Мариуполь)

Я хочу рассказать о ветке, отходящей от линии Полпинская–Дудорово и идущей до поселка Пальцо в Брянской области. Там я провёл всю свою молодость и, возможно, именно из-за нее я увлекся железными дорогами и всем, что с ними связано.

Я точно не знаю, когда построили эту ветку, но значительно позже, чем линию Полпинская–Дудорово, примерно в 1970-х годах. На нее возлагали большие надежды, связанные с пассажирским и грузовым сообщением с поселком Пальцо населением более 3 тысяч жителей, который был тогда центром торфодобывающей промышленности в здешних краях. С прекращением добычи торфа и закрытием узкоколейки (в связи с аварийным состоянием) было решено связать Пальцо с внешним миром посредством железнодорожной линии широкой колеи. Нормальных автодорог в Пальцо и округе не было, все дороги были с грунтовым покрытием, и в плохую погоду проехать по ним было невозможно. Только потом,

в начале 1990-х гг., была построена «бетонка» из Карачева (райцентра в 30 км от Пальцо). Тогда же поселок Пальцо из Фокинского района Брянской области был передан в Карачевский район.

В то время на пальцовскую ветку собирались перевести основные потоки перевозок в районе. Местные жители даже прозвали ее «БАМом» — только Пальцовским. В 1980-х годах по ветке несколько раз в неделю ходил маневровый тепловоз с одним–двумя грузовыми вагонами. Перевозилась в основном готовая продукция Пальцовского экспериментального завода и отходы его же производства в виде металлической стружки.

Когда закрыли УЖД, местные власти долго решали, чему отдать приоритет: железной дороге или автобусу? А ветка практически так и не использовалась в полную меру. Дело в том, что многие местные жители были против сообщения с Брянском по железной дороге, тем более что из Карачева в

ФОТООХОТАТАРТУ

Станция Тарту, 10 марта 2004 г. (Й. Нарбеков)

Станция Тарту (Юрьев) Балтийской железной дороги была открыта в декабре 1876 года как конечный пункт ветки от станции Тапс (ныне Тапа). В июле 1889 г. линия была продлена до Валок (ныне Валга). В 1893 г. станция вошла в состав Балтийско-Псковско-Рижской ж. д., а в 1906 г. — в Северо-Западные железные дороги, где и пребывала до обретения Эстонией независимости в 1918 г.



*Дизель-поезд ДР1, станция Тарту, 3 декабря 2003 г.
(С. Сигачев)*



Станция Тарту, 14 мая 2004 г. (С. Кубрак)

ФОТООХОТА

ТРАНСИБИРСКАЯ ТОРГОВЛЯ. СТАЦИОННЫЕ ТИПАЖИ

С. Сигачев (Санкт-Петербург)



Барабинск. 2002 год, лето. Поезд встречают не только торговцы рыбными лепешками и вяленой рыбой, но и торговцы мехом. Сибирская женщина в кроссовках нам предлагает лисьи шапки (чернобурки и рыжие).



Шахунья. Лето 2002 г. Бабушка продает ведро яблок за 20 рублей. Я предлагаю ей 10 рублей за то, чтобы сфотографировать ее. Отдаю обещанную сумму, и бабушка говорит: «А может, возьмете это ведро себе?»



Барабинск. 2002 год, лето. Из-за множества мелких степных озер эта станция славится местными рыбными продуктами (например, лепешками из икры карасей).



Станция Могоча на востоке Читинской области. Суровый край, про который говорят: «Бог создал Сочи, а черт — Сквородино и Могочу». Суров и местный базар. Тетенька предлагает пирожки с неизвестной начинкой, картошку с укропом и мелкие шишки.