СЕМАФОР

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

Октябрь 2005 г. Номер 8

ПОЛТОРА РАЗГОВОРА

ТЭМ21 – ТЕПЛОВОЗ РЕВОЛЮЦИИ

«РУССКИЕ» АМЕРИКАНСКИЕ ЭЛЕКТРОВОЗЫ

«КРАЙ ИЛЬИ МУРОМЦА»: ВЕТКА МУРОМ–КОВРОВ

ТЭ109 – «КАЛАШНИКОВ» СОВЕТСКОГО ТЕПЛОВОЗОСТРОЕНИЯ

ОТ РЕДАКТОРА

Техника, техника и еще раз техника

Александр Кондаков, главный редактор

Этот долгожданный, надеюсь, номер выходит осенью, когда многочисленные любители железнодорожного транспорта возвращаются из путешествий по весям и глухоманям и фотоохоты за всем, что есть на железной дороге интересного. По печальной уже традиции, за фотоохотниками продолжалась охота со стороны (в основном) представителей правоохранительных органов и особо бдительных железнодорожников. К сожалению, есть в этой фотоохоте и пострадавшие, к подробным описаниям таких случаев мы, я надеюсь, еще вернемся на страницах нашего журнала. Тема более чем болезненная и самая обсуждаемая в кругах любителей железнодорожного транспорта. Те же, кто мог и должен был бы поддержать их (любителей) в нелегкой борьбе за возможность на законных основаниях заниматься не просто любимым, но и полезным для государства и железной дороги делом — а это сама железная дорога, ВОЛЖД, чья деятельность для простого любителя окутана густым туманом, — предпочитают всячески отмалчиваться.

Но вернемся к номеру. Итак, наступила осень, и началось активное эпистолярное творчество. Как говоривал Козьма Прутков: одно из трех дел, которое трудно закончить начав делать — это «слушать друга, вернувшегося из путешествия». Так вот, очень кстати для более грамотного рассказа о путешествии может оказаться наш восьмой номер, получившийся достаточно «техническим». Но при этом есть в этом номере и традиционные рубрики журнала, в том числе и особо читаемая рубрика «Веси и глухомани», представленная рассказом не кого-нибудь, а уважаемого автора сайта «Паровоз ИС» Дмитрия Зиновьева. Особый «колорит» номеру придают и «художественные страницы» — рассказ Григорьева о работе железнодорожников в еще не слишком давние времена. В разделе «Техника» — очень познавательные рассказы Олега Измерова и Александра Шанина.

В заключение, традиционно обращаюсь ко всем читателям: присылайте свои интересные материалы и фотографии, присылайте отзывы о журнале. Мы продолжаем работать вместе с вами и для всех нас — тех, кто неравнодушен к железной дороге.

ТЭМ21-001 — тепловоз нового поколения (см. статью О. Измерова на стр. 9)

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

Издается с ноября 2000 года

№8 (Октябрь/2005)

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:
Зиновьев Дмитрий. 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)
Анохин Вадим (Ростов-на-Дону, Россия)
Зиновьев Дмитрий (Бостон, США)
Измеров Олег (Брянск, Россия)
Порев Андрей (Киев, Украина)
Сигачев Сергей (Санкт-Петербург, Россия)
Фокин Дмитрий (Москва, Россия)
Шанин Александр (Москва, Россия)

Паровоз Эр796-65, село Лисоводы Хмельницкой области, 1 июня 2003 года. Автор: А. Порев

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 © 2000–2005 гг. — журнал «Семафор» и коллектив авторов. Все права защищены.

С Е М А Ф О Р

СОДЕРЖАНИЕ

SUMMARY 4

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
Вапнярка–Ямполь (А. Порев) 5

ТЕХНИКА
Модификации паровозов серии Э (А. Шанин) 4
ТЭМ21: революция у ворот (О. Измеров) 9
ТЭ109: «калашников» советского тепловозостроения (О. Измеров). 14
Эти «русские» электровозы (Дж. Бойер / перевод Д. Зиновьева) . . . 21

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ
«Край Ильи Муромца»: ветка Муром–Ковров (Д. Зиновьев, Д. Фокин) 10

ИЗ АРХИВОВ
Наследники ТЭ109 15

ФОТООХОТА
Транссибирская торговля. Станционные типажи (II) 16

КНИЖНАЯ ПОЛКА
Полтора разговора. Рассказ диспетчера (Н. Григорьев) 25

НАША ОБЛОЖКА
Акция Русского Общества Машиностроительных Заводов Гартмана 31

К 60-летию Победы: один из первых послевоенных отечественных локомотивов, узкоколейный М1-1, спроектированный и построенный на Брянском паровозостроительном заводе в 1945 году. Снимок предоставлен музеем БМЗ.

1 стр. обложки — Электровоз ВЛ80С-3001 (бывший ВЛ80СМ) с экспериментальными кабинами на станции Ростов-Главный снят В. Анохиным 4 сентября 2005 года.

SUMMARY

This is the eighth 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.

This issue is a very technical one. Steam, diesel, and electric locomotives of all times and origins, both well-known and little-known, plus two trip reports and a short story — all under the same cover.

Vapnyarka–Yampol, by A. Porev — Vapnyarka narrow gauge railway was a part of the larger Gayvoron system in the Ukraine. It was closed and dismantled by 1998. The team under the leadership of the author explores the remnants of this once important local line —and even discovers the written order to shut it down for good.

Series E Locomotives, by A. Shanin — Series E of Soviet steam locomotives was among the most widespread in the USSR, and one of the longest in production. A variety of modifications, such as Em, Er, and Eu, have been developed. The author discusses the visual details of these modifications.

TEM21: Revolution at Your Doorstep, by O. Izmerov — TEM21 is a novel Russian diesel-electric switching locomotive — the one yet to come to your classification yard. With just four axles, it is expected to develop the thrust of 30 tons — 50% more than the 6-axle TEM18!

TE109: the "Kalashnikov" of the Soviet Locomotive Industry, by O. Izmerov — TE109 diesel-electric mainline locomotive is the "father" of many other locomotive seria, such as TE114, TE115, 2TE116, TE120, and more. It was to the Soviet locomotive industry what the Kalashnikov rifle was to its defense industry: the pattern to follow and to improve.

Those Russians Locomotives, by J. Boyer — This article about GE electric locomotives built for the USSR after the WWII but never delivered to the customer is translated from the Headlights magazine published in June 1967.

Murom–Kovrov Branch, by D. Zinoviev and D. Fokin — Murom–Kovrov branch has been built in 1880 and is, therefore, one of the oldest Russian railways. With a plenty of side lines and with the legendary TEP10 locomotives, it is a bonanza for railway photographers. But beware of the Stalin-era station masters!

Descendants of TE109 — A picture gallery that features rare photographs of TE114, TE120, TE136, and other diesel-electric and diesel-hydraulic locomotives.

Transsib Merchants, by S. Sigachev — If you have never taken the Transsib, you know nothing about Russian station merchants. Have a look at them and at the goods they sell.

One and a Half Talk. Dispatcher's Story, by N. Grigoryev — A train dispatcher has no time to chat with train engineers. A talk and a half is all he can afford. The amazing fiction story about the steam era train dispatching on the mainline from Saint-Petersburg to Moscow.

ТЕХНИКА

МОДИФИКАЦИИ ПАРОВОЗОВ СЕРИИ Э

А. Шанин (Москва)

Прошло уже немало лет с тех пор, как паровозы из главных действующих лиц на наших железных дорогах превратились в экзотику. Выросло целое поколение любителей, которые видели живой паровоз только в кино или во время ретро-туров. Поэтому все чаще встречаются ошибки, когда любитель, сфотографировавший паровоз, не может правильно определить его серию. Данная заметка как раз посвящена этой теме и должна помочь сократить количество подобных ошибок при идентификации разновидностей самого многочисленного семейства российских паровозов.

Паровозы серии Э выпускались как российскими, так и иностранными заводами на протяжении целой эпохи: с 1912 по 1956 годы. История не знает больше подобных примеров в мировом локомотивостроении. Поэтому неудивительно, что в процессе производства эти паровозы значительно изменили свой внешний вид, а сама серия Э обросла многочисленными вариантами и разновидностями.

Для идентификации конкретного паровоза серии Э (будь то по фотографии или вживую) можно опираться на его номер, написанный на будке и буферном брусе или на характерные внешние детали. Заметим, что номер, написанный на тендере, относится именно к тендеру и совершенно не имеет никакого отношения к паровозу. В процессе эксплуатации паровозы порой сцепляли с тендерами совсем других серий, иногда при этом переделывая как тендер, так и паровозную будку.

Автор встречал паровозы серии Э с тендерами от Ов и Щ, а первые паровозы Э постройки Брянского завода работали с трехосными тендерами пассажирских паровозов серии Б.

Насколько можно верить номеру? В процессе работы номер паровоза не менялся, но часто при установке на памятник номер паровоза, а порой и серию переписывали в угоду местным интересам. Еще переписыванием номеров порой грешили при съемках художественных фильмов. Самый характерный пример: в фильме «Квартет Гварнери», действие которого происходит во время Гражданской войны, на будке паровоза Эм написали Су, хотя паровозы Су в время действия фильма еще не выпускались.

Внешний вид паровозов в процессе эксплуатации также подвергался значительным изменениям. Например, автор видел паровоз серии Э (без дополнительных индексов), построенный до революции на Сормовском заводе, с переделанной будкой, укороченным буферным брусом, компаунд-насосом и колесами от паровоза Эр (не говоря уже о наращенной песочнице и фронтонном листе с маленькой дверкой).

Все паровозы серии Э довоенной постройки в процессе модернизации получили новые фронтонные листы с ма-

ленькой дверкой (старую большую выпуклую фронтонную дверцу можно посмотреть у паровоза-памятника Э-2432 в Саратове); а также у всех паровозов, имевших маленькие песочницы, они были наращены с хорошо заметными горизонтальными сварными швами. Старую маленькую песочницу сейчас можно увидеть у уже упомянутого Э-2432 в Саратове, а также Эу683-32 в Петербурге, Эу699-74 в Щербинке и Эн-1 в Нижнем Новгороде. Заметим, что песочницы всех этих паровозов были приведены к первоначальному виду уже в наши дни.

Итак, бегло пройдем по основным разновидностям паровозов серии Э в хронологическом порядке, отмечая их характерные внешние черты, в первую очередь, число и расположение колпаков на паровозном котле.

Паровозы серии Э могут иметь на котле от одного до трех колпаков, а именно, сухопарник, песочницу и питательный колпак с водоочистителем. Самые первые паровозы имели только один колпак — сухопарник, размещенный на первом барабане котла (отсчет ведется от дымовой камеры). Песочницы находились на боковых мостиках, но это было неудобно, и песочница перекочевала на второй барабан котла. Она была маленькой, и имела цилиндрическую форму. Это характерно для всех паровозов Э дореволюционной постройки, а также паровозов, построенных в первые годы после революции. Эти паровозы в обозначении серии могли иметь дополнительную букву, которая обозначала завод-изготовитель (Л — Луганский, Б — Брянский, Х — Харьковский, Н — Невский и так далее). Первоначально эта буква писалась в виде нижнего индекса $Э_х$, но в последующем иногда писали и Эх. Эти паровозы, как правило, имели трех- и четырехзначные номера. Внешние отличия между ними (например, форма кронштейнов под боковыми площадками) трудно описать кратко и их трудно использовать для опознания конкретной разновидности.

Заказанные в Швеции и Германии паровозы Эш и Эг внешне очень похожи на своих предшественников. Их отличает форма сухопарника — в виде колокола. Они имеют четырехзначные номера 4XXX и 5XXX соответственно.

Все последующие паровозы серий Эу, Эм и Эр получили номера в виде XXX-XX, где первые три цифры — номер серии, а вторые две — номер в данной серии. Кроме паровозов Э, подобная система нумерации применялась для пассажирских паровозов Су и М (Мр). Единственное исключение — паровозы Эм, которые строились для работы на промышленных предприятиях (а не общей сети НКПС — МПС), они получили четырехзначные номера, но таких было немного.

Паровозы серии Эу внешне отличались от своих более старых собратьев тем, что у них на котле появился третий колпак — питательный. Его разместили на третьем барабане котла. Но такое расположение оказалось не вполне удачным, поэтому у поздних серий Эу питательный колпак был упразднен (такие паровозы очень трудно внешне отличить от обычных Э, если не виден номер), а у следующей серии Эм порядок колпаков был изменен. На первом барабане котла — питательный колпак, на втором — сухопарник, на третьем — песочница. При этом песочница стала большой — той же высоты, что и остальные колпаки, и вытянутой в плане формы.

Тем не менее, поздние паровозы серии Эм также лишились питательного колпака, но их отличает тот факт, что хотя сухопарник перекочевал на первый барабан котла, песочница так и осталась на третьем (у ранних Э и «двухколпаковых» Эу — песочница на втором барабане). К тому же, у песочницы нет никаких следов наращивания в виде горизонтальных сварных швов.

Поздние паровозы серии Эм получили сварные котлы, что привело к неудовлетворительному распределению массы по колесным парам. Для компенсации этого явления было решено удлинить топочную часть котла. Так появились на свет первые (еще довоенные) паровозы серии Эр. Они также имеют три колпака (питательный, сухопарник и песочницу) и внешне практически трудноотличимы от Эм. Их можно узнать только по сериям: 739, 743 и 744. Тем не менее, встречаются довоенные паровозы Эр с другими сериями, например, 738 или 740. Это — бывшие паровозы Эм, которые в заводских условиях прошли модернизацию с удлинением топочной части котла и перемаркированные в Эр.

Военные «Эрки» очень немногочисленны, они были собраны с использованием деталей других паровозов, в частности, котлов от пассажирских паровозов Су III выпуска. Этот котел имеет большую длину, поэтому у этих паровозов не удалось сделать высокую переднюю площадку перед дымовой камерой. Колпак всего один, в нем размещены сухопарник и песочница (при этом сухопарник находится на втором барабане котла). Паровозы комплектовались стандартным тендером П27 от серии СО и имели серию 750 (первоначально обозначались Эр17-750-XX). Этих паровозов было сделано немного, но именно они определили внешний вид паровозов серии Эр, которые выпускались для нас на заводах бывших братских стран. Внешне военные Эр легко отличить от послевоенных по более длинному котлу, который заметно выдается вперед.

Я специально оставил в стороне редкие разновидности, наподобие Эмк с конденсацией отработанного пара и некоторые экспериментальные машины, а также те существенные признаки, которые не могут быть использованы для идентификации по внешнему виду (например, нестандартный диаметр цилиндров у ранних Э Луганского завода и различное рабочее давление пара в котле у паровозов Э разных серий).

Для более подробной информации об истории этих замечательных паровозов отсылаю интересующихся к книгам В.А. Ракова и, возможно, в будущем к монографии, которую готовит страстный любитель этих паровозов Леонид Макаров.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

ВАПНЯРКА–ЯМПОЛЬ

А. Порев (Киев). Фото автора

Мы продолжаем рассказ о том, как группа любителей узкоколейных железных дорог задумала на видавшем виды «жигуленке» объехать Гайворонскую систему за три дня. Также было решено посвятить некоторое время осмотру остатков разобранной ныне УЖД Вапнярка–Ямполь.

Вечером 30 апреля 2003 г. Александр Гопкало, Сергей Палиенко, Александр Бобейка и автор этого репортажа выехали из Киева, взяли курс на Винницкую область и к утру первого мая прибыли в Вапнярку.

Первым делом мы бегло осмотрели депо. За прошедший год валявшиеся на его территории котлы от узкоколейных цистерн исчезли — сданы в металлолом. После этого мы решили все-таки подремать часок и немного восстановить силы. Проснувшись в восемь, мы возобновили осмотр остатков узкоколейной Вапнярки.

Странное дело! Ведь я был здесь год назад и совершенно не заметил очевидных, лежащих на поверхности «артефактов». То ли в этом году у меня было опыта побольше, то ли

коллективный «глаз» помог, но мы обнаружили остатки зерноперегрузки, обломки узкоколейного вагончика, лежащего рядом, и потрясающую по своим размерам эстакаду для перегрузки гравия, издалека напоминающую средних размеров авианосец. На верхней части эстакады, которая шириной около 2 метров, до сих пор лежат узкоколейные шпалы и кое-где встречаются куски рельсов.

Мост, под которым соединялись Вапнярская и Капустянская ветки, апрель 2003 г.

Мы изучили также туннель в жмеринской горловине, по которому в незапамятные времена линия Вапнярка–Капустяны соединялась с линией Вапнярка–Ямполь. По словам «аборигенов», туннель и соединение построили во время войны румыны, якобы для облегчения перегрузки сахара из Капустян на вагоны широкой колеи.

Вагон линии Вапнярка–Капустяны, апрель 2003 г.

Перейдя на «Капустянская» сторону, мы нашли возле небольшого сарая старый деревянный узкоколейный вагон с полустертой надписью «Капустяны». Пока мы рассматривали и фотографировали находку, из сарая появился грозного вида дед с топором в руках, сторож этих развалин. Он довольно быстро проникся нашей темой и посоветовал сходить посмотреть бывший вокзал узкоколейной линии на Капустяны. Мы сначала не поверили, однако, обнаружив двухэтажное здание с платформой при нем, остатками кассовых окон и прочей вокзальной атрибутикой, «прониклись» не на шутку. Большинство, правда, сомневалось в том, что такая красота могла обслуживать небольшую 25-километровую ветку, но чуть позже эту версию подтвердили и другие местные жители, добавив, — впрочем, это уже явно «сказки»! — что вокзал был построен помещиком, владельцем капустянского сахзавода еще до революции.

Здесь же, возле вокзала, словно продолжая невидимый узкоколейный путь, стоят несколько пакгаузов из глиняных кирпичей, постройки явно не сегодняшнего дня.

Полумифический старый вокзал линии Вапнярка–Капустяны, апрель 2003 г.

Ст. Томашполь, апрель 2003 г.

Вернувшись к узкоколейному депо, мы разговорились с жителями находящегося рядом двухэтажного кирпичного дома, сложенного из того же кирпича, что и водонапорная башня в депо. Среди них нашлись и такие, которые помнят постройку УЖД Вапнярка–Ямполь! По их словам, дорога построена в период 1933–35 годов; строилась она к границе, которая тогда проходила по Днестру. Строилась военными, ими же до войны и эксплуатировалась (понятное дело — тут был Ямпольский укрепрайон!) Они же построили и «инфраструктуру» — несколько жилых домов, водонапорную башню и депо. Говорят, что в первые годы эксплуатации на УЖД работали не полноценные вагоны, а узкоколейные «вагонетки» с небольшим паровозом, на котором машинист сидел верхом и который имел прозвище «стефенсон». Это очень похоже на правду, так как под одним из сараев зоркий глаз С. Палиенко заметил уложенные в ряд очень ржавые рельсы; таких я еще нигде не видел — действительно игрушечные, от силы сантиметров пять высотой.

Вокзал в Добрянке, апрель 2003 г.

В 10 утра мы выезжаем из Вапнярки и, вооружившись картой, двигаемся на юг в сторону Ямполя.

Первая остановка — Томашполь; мы выходим на переезде с оставшимися до сих пор рельсами; здесь же, в ста метрах, — заброшенный вокзальчик, остатки пассажирской платформы и здоровенная ель — характерная примета всех станций и остановочных пунктов дороги. На разъезде когда-то были семафоры, несколько красных и зеленых линз до сих пор валяются неподалеку от переезда.

Ст. Игнатково, апрель 2003 г.

Следующая остановка — Игнатково; снова большая ель; бывший вокзал выкуплен «начальником станции Вапнярка», как он сам нам представился, обложен белым кирпичом и потерял свой первозданный вид. В траве читается путевое развитие на два–три пути, возле платформы — неизменная высокая ель. Начальник рассказывает, что дорога остановилась из-за убыточности пассажирских перевозок и прекращения грузового движения. Недалеко от Игнатково нам показали довольно заметную насыпь — говорят, сразу после освобождения от немцев в 1944 году военные строили широкую колею на Ямполь параллельно трассе УЖД, но потом по каким-то причинам строительство прекратили. . .

От Игнаткова мы сворачиваем с «магистральной» автодороги на Ямполь и едем в сторону Яланца. Сразу начинаем понимать, какую роль играла УЖД в жизни юга Винницкой области: ездить на автомобиле тут совершенно невозможно, и это в мае при сухой земле — а что тут делается осенью?

О. п. Яланец — ничего выдающегося, несколько коров мирно пасутся у бывшего станционного здания.

Вывеска на путейском околотке в Добрянке, апрель 2003 г.

Ориентируясь по карте, пытаемся отыскать заезд на станцию Добрянка — она обещает быть интересной: ведь там дорога разделялась на две ветки. Издалека замечаем одинокую большую ель — там станция! Пытаемся заехать вдоль посадки — нет, не выходит, это упражнение как минимум для БТРа. Объезжаем несколько полей, еще одна-две попытки — и вот, уже не веря в удачу, мы выскакиваем на насыпь бывшей УЖД и по ней въезжаем на станцию.

Да, не зря мы сюда прорывались! На въезде видны остатки гидроколонки, валяются километровые столбы, сохрани-

Таблица 1: Расписание поездов по линии за 1993 год

Станция	3001	951/ 3003	3005	3007	3009	Станция	3002	3004	3006	952/ 3008	3010
Вапнярка	05-40	07-50	12-45	19-50	22-15	В. Косница	—	—	09-05	—	16-05
Добрянка	07-35	09-35	14-40	21-35	00-00	Ямполь	00-40	03-10	—	14-40	—
Ямполь	—	10-05	—	22-05	00-30	Добрянка	01-10	03-40	10-15	15-10	17-10
В. Косница	08-35	—	15-40	—	—	Вапнярка	03-00	05-30	12-10	17-00	19-05

лось здание вокзала, водонапорная башня, еще одно здание — путейский околоток.

Мы зашли в вокзальчик. Возле кассы — кипа старых бумаг, документация ПД-11, путейского околотка станции Добрянка-узкая. Я забираю все бумаги, читать будем позже. . .

Водонапорная башня в Добрянке, апрель 2003 г.

Рассматриваем старые плакаты типа «пассажир, помни и т.д.», рисованную инструкцию по пользованию съемными мотодрезинами. Возле вокзала приличных размеров свалка: лежат покореженные семафоры, семафорные крылья, линзы, километровые таблички, путейские знаки ограждения и прочее железнодорожное добро — был бы средних размеров грузовик, забрали бы, а так увы. . . Впрочем, желающие установить у себя в огороде настоящий семафор с УЖД еще могут успеть.

Рассматривая вокзал, мы замечаем, что табличкой «Добрянка» прикрыта дырка в крыше, а жаль — табличку можно было бы взять с собой! Появляется хозяин–бывший путеец, теперь он с женой живет в вокзале, кое-как переоборудованном в жилой дом.

Хозяева рассказывают, что Добрянка была «узловой» станцией УЖД, второй по значимости после Вапнярки. Здесь базировались путейцы и была развилка — на Ямполь и на Цекиновку. В Цекиновке, на берегу Днестра, работал гравийный карьер; к началу восьмидесятых годов он выработался, и ветку перекинули на карьер в Великую Косницу (на так называемый гравийный карьер Северный). То ли гравий там был «не той системы», то ли еще какие трудности, но уже в начале девяностых годов добыча стала сокращаться и в конце концов прекратилась. Сократилось, а потом и вовсе закончилось грузовое движение, и дорога была обречена. . .

ПРИКАЗ

Начальника Вапнярской дистанции пути №21 Одесской ж. д.
ст. Вапнярка №196 от 04.11.98
«О предоставлении отпусков без содержания заработной платы монтерам пути 10-го и 11-го околотков»

В связи с прекращением движения поездов по причине отсутствия перевозимых грузов на участке узкой колеи Вапнярка–Ямполь, с предстоящей передачей ее на баланс Винницкой обладминистрации

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Предоставить отпуск без содержания заработной платы с 1.10.1998 года и до возобновления движения поездов личному составу 11-го околотка ст. Добрянка и 2-й и 3-й бригаде 10-го околотка ст. Вапнярка-узкая.
2. Дорожному мастеру 11-го околотка такому-то и дорожному мастеру 10-го околотка такому-то, в случае неотложных работ на участке Вапнярка–Ямполь по погрузке и выгрузке металлолома, по согласованию с руководителем предприятия отозвать людей с отпуска без содержания заработной платы и допустить их к работе, о чем должно быть доложено и отмечено в графике учета рабочего времени.
3. ПЧК такому-то с данным приказом ознакомить весь личный состав 11-го и 10-го околотков.

Начальник Вапнярской дистанции пути
Согласовано: ПК
Рассылается: в дело, РГ, ПЧН, ПД-10, ПД-11

Разговоры об УЖД перерастают в разговоры «за жизнь» и небольшой обед, после чего мы прощаемся с гостеприимными хозяевами и продолжаем движение на юг. Времени остается все меньше, а впереди по плану еще заезд в Приднестровье, поэтому мы решаем в Ямполь не заезжать и