



## Впечатления о празднике

Речь идёт о музее узкоколейной железной дороги в деревне Талицы близ Переславля. — *Ред.*

Узнав о предстоящем мероприятии в музее, я решил непременно его посетить и узнать состояние дел на этой дороге.

Выйдя из автобуса у станции Вёкса, я сразу направился по дороге в сторону станции, куда в прошлом году я приезжал на туристическом поезде из музея. Все пути на станции варварски сдёрнуты, вся площадка испахана следами тракторов и грузовиков, по всей территории валяются рельсовые скрепления и различные части подвижного состава и путей. Пути от станции в сторону Переславля, Купанского и музея разобраны. Практически все здания находятся в полуразрушенном и разграбленном состоянии. Поразила пустота внутри бывшего депо — вынесено всё, что можно было сдать в металлолом или пристроить в хозяйстве, здание начинают растаскивать на кирпич. А ведь по рассказу проводницы туристического поезда, здесь была огромная узловая станция, а в прошлом году ещё лежали пара путей и стояло огромное количество цистерн, можно было подумать, что по этой дороге перевозили нефть, а не торф.

Окинув прощальным взглядом пустынную Вёксу, я направился по разобранной линии в сторону музея. Переезда как такового уже не существует. Судя по моему опыту, движения по этому участку давно не осуществлялось. Пройдя пару километров, я вышел на открытую площадку, вероятно, здесь находился разъезд, но сейчас лежит только один путь. Дойдя до стрелки, где ответвляется линия на Кубринск, обнаружил остатки устройств СЦБ — варварски выдранные из земли и расколотые пополам клеммные коробки. Состояние путей, а особенно стрелки на Кубринск, ужасное — шпалы гнилые; когда на них наступаешь, под ногами просачивается вода, костыли выдёргиваются руками. По пути в сторону музея иногда попадаются участки, на которых, судя по всему, недавно производился ремонт, однако песок уже вовсю зарос травой.

Вдруг я услышал паровозный гудок, который хоть немного развеял грусть от предыдущих наблюдений. Пройдя ещё немного, я вышел на станцию Талицы, на которой наблюдалось некоторое оживление.

Снова раздался паровозный гудок и маленький паровозик пыхтя начал толкать перед собой двухосный деревянный вагончик. Паровозик проехал мимо меня — это был паровоз Ф-028. Выехав метров 100 за стрелки станции, паровоз остановился, я направился к нему. Дойдя до поезда, я узнал, что дальше поезда почему-то не ходят и сейчас все поедут обратно к депо.

Рядом с паровозами стояли несколько деревянных грузовых вагонов, рядом в тупике — два снегоочистителя и платформа с рельсами и стрелками, вероятно, с разобранной станции Вёкса. Остальные пути забиты неживым подвижным составом — среди них тепловоз ТУ4-1906 (синий), ТУ4-1984 (зелёный с белой полосой), мотовозы МД54-4-1547, ТУ6Д-0165 (оранжевый с краном), ТУ7Р-0006 (с одной стороны оранжевый, с другой белый). Кабины локомотивов заматаны проволокой и закрыты на замок, практически во всех кабинах порядок, за исключением ТУ7Р, где валяются ватники и запчасти.

Итак, на ещё одной узкоколейке можно поставить крест, и несмотря на то, что на этой дороге организован музей, который призван сохранять историю, дорога разобрана и не будет

восстановлена. Регулярного движения туристических поездов, хотя бы как в прошлом году по выходным, в этом году уже не было, и насколько я понимаю, в дальнейшем не предвидится.

## Комментирует Дмитрий Сутягин

Регулярное пассажирское движение от Талиц до Вёксы было экспериментом. Результаты этого эксперимента были признаны неудовлетворительными, поэтому после окончания сезона от продолжения решили отказаться.

Ветка эта существует. И то, что по ней нет сейчас регулярного пассажирского движения, говорит только о том, что его нет СЕЙЧАС. В будущем оно наверняка появится. Но произойдёт это не раньше, чем будет подготовлена вся остальная инфраструктура, без которой безопасная эксплуатация её невозможна.

Использовать ТД5у с прицепом нельзя из соображений безопасности. В случае использования ТД5у в качестве музейного пассажирского транспорта за всё будет отвечать директор музея. А теперь — внимание — вопрос: а в состоянии ли директор музея (или хотя бы водитель дрезины) проследить за соблюдением правил техники безопасности всеми пассажирами на самой дрезине, да ещё и на прицепе? Свалиться с дрезины всё-таки гораздо проще, чем с велосипеда.

*Вопрос.* Почему нельзя было оставить часть путевого развития на станции Вёкса?

*Ответ.* На станции Вёкса обгона как раз и не было. Вспомните, какие хитрые маневры с двумя локомотивами мы были вынуждены делать, когда паровоз ходил до Вёксы.

*Вопрос.* А почему нельзя было просто положить стрелку (или две), превратив Вёксу в разъезд? Ведь с кубринской линии наверняка стрелки были вывезены.

*Ответ.* Именно из-за неудобства с ГАИ и было принято решение обрезать ветку на этой стороне дороги, избавившись от переезда. По всей стране медленно, но верно идёт работа по ликвидации всех переездов. Рано или поздно ликвидировали бы и этот. В такой глуши никто ведь не станет строить двухуровневую развязку с узкоколейкой.