



## Роковой день кукушки

**Узкоколейка и торф.** А начиналось всё очень даже здорово. Купанское предприятие промышленного железнодорожного транспорта — проще говоря, узкоколейка — появилось в залесских краях в эпоху комсомольской юности Павки Корчагина. Стальная магистраль призвана была вывозить торф из окрестных болот и снабжать им в уездном городке котельные «Красного эха» и фабрики киноплёнки № 5. И с этой своей задачей справлялась весьма успешно.

После войны дорога стремительно выскочила из коротких штанишек. Торфа кругом было тьма-тьмушая, его потребителей тоже не меньше. И в первом послевоенном году стальная магистраль резво добежала до торфяных разработок посёлка Мшарово, через два года появилась в Талицах у знаменитого Блудова болота. А в шестидесятом паровозный гудок слышал уже молодой посёлок торфяников Кубринск. Добралась «кукушка» и до станции Беклемишево, откуда переславский торф, перегруженный в вагоны широкой колеи, отправлялся на все четыре стороны бескрайнего Союза.

К этому времени общая протяжённость дороги достигла свыше двухсот километров, а в локомотивном парке фырчали вместе с довоенными паровозами трофейные стальные кони из Германии, три финских росинанта, полученных по репарации, мотовозы-локомотивы всех мастей со всех областей.

**Эфиопы из Купани.** А вот пассажирских вагонов не было и в помине. Да только купанский люд — народ не гордый. Он и в торфяных вагонах распрекрасно в город путешествовал. Подстелет под себя мешок или фуфайку — и вперёд, семнадцать вёрст [18 км] на любимой кукушке. Вот только из вагонов вылезали эфиопы эфиопами. И тут же к воде мчались. Копоть с лица смыть. Как белые люди в настоящих пассажирских вагонах купанцы вкуче с переславцами стали ездить лишь с первыми полётами человека в космос.

**Тепловоз ногами вверх.** В хрущёвско-брежневские времена жизнь на узкоколейке была ключом. Бедным «кукушкам» торфяники с железнодорожниками не давали покоя ни днём, ни ночью.

— Круглые сутки торф возили на Беклемишево, — вспоминает бывший машинист Купанского транспортного управления Александр Федотов. — А оттуда пиломатериалы, солянку, цемент. Бывало, конечно, и порожняком по 50—60 вагонов тащишь. Едешь — и хвоста не видать. Чем больше вагонов, тем лучше. Не обходилось и без всяких разных ЧП. Особенно на так называемых временках — временных подъездных путях к торфоучасткам. Как ни крались по ним повелители «кукушек», как ни осторожничали, а всё равно нет-нет да и сковырнуты вагоны вниз по насыпи. А порой и сам тепловоз ноги к небу задерёт.

Были и трагедии. Как на войну, отправлялся на работу машинист Дмитрий Башмаков, не зная, вернётся живым или нет. А в один из зимних дней он и впрямь не вернулся. На повороте у Говырина двадцатитонная цистерна с мазутом, оторвавшись от впереди идущего состава, врезалась в его автотрису. Выскочить из её кабины Дмитрий Иванович не успел.

**Сражение енота с паровозом.** Немалый счёт могло бы выставить «кукушке» и лесное зверьё за своих погибших под колёсами собратьев: лис, зайцев, лосей. Неисчислимые потери несли в своих рядах и гадуки с ужами. Пытались сражаться с паровозами и пушистые

зверьки, обладатели ценного меха. К машинисту Владимиру Карцеву даже прозвище Енот приклеилось. По причине загубленной ненароком енотовой души. Был случай, и двадцать пять телят возле села Княжева отправил на ростбиф местный локомотив. И сам при этом набок завалился. А что сделаешь? Машина под уклон шла, и жми не жми на тормоза — толку чуть.

**Ульянцев, где вагоны?** Случались в жизни местной железки и истории повеселее. Героем одной из них долгое время был Анатолий Ульянцев. Народная молва рассказывает, что в один из дней посадил он к себе в кабину в Переславле двух смазливых молодых. И, как полагается, слово за слово, хи-хи да ха-ха. Так с шутками-прибаутками до Купани добрался.<sup>1</sup> Причём везде остановки на пути делал. А на станции Вёкса у диспетчера глаза на лоб: «Ульянцев, а где вагоны?» Оказалось, забыл их повелитель пассажирской «кукушки» на конечной остановке в уездном городке. Вместе с пассажирами.

А вообще машинистов, что пассажирскими составами командовали, купанский народ знал всех наперечёт. Со всеми их профессиональными плюсами и минусами. И до сих пор помнит имена великих тружеников дороги: Василия Крюкова, Алексея Глафирина, Александра Дорофеева. Не забывает и фронтовика Николая Соболева, который жизни своей не мыслил без дороги. В последние годы с великим трудом он добирался до депо — ноги совсем отказывались ходить. С горем пополам забирался в кабину и не выходил из неё по двенадцать часов. Боялся, что не сможет второй раз подняться на локомотив.

**Приказано ликвидировать.** Так в трудах и заботах праведных дотянула узкоколейка до перестройки, а вместе с ней и до полного финансового краха. Истощение ли торфяных полей тому виной, бездарное руководство дорогой или всеильные конкуренты торфа — мазут и газ, но только в 1989 году министр топливной промышленности РСФСР недогнувшей рукой подписал приказ о ликвидации купанской железной дороги. Дорогу закрыть, рельсы разобрать, рабочих за ворота.

И какое было дело высокому столичному чиновнику, что «кукушка» для переславцев давно уже не просто миниатюрный поезд на узкой колее. Она — живой памятник ушедшей эпохе, уникал, предмет особой гордости и тайной любви. Не случайно иностранцы, падкие до всего диковинного, шалели от восторга и тут же хватались за фотоаппараты при виде чудом сохранившегося на российских просторах реликтового стального буцефала.<sup>2</sup>

**Урбанский с топором, Галкин с автоматом.** А какой вид открывался из окна вагона?! Ведь дорога проходила не по какой-нибудь тмутаракани, а по территории национального парка, вдоль побережья Плещеева озера, которое за дивную красоту называют жемчужной Залесья. И кто только не был её пассажиром! Михаил Пришвин, Алексей Толстой, Константин Паустовский... Как утверждает народная молва, своим человеком на дороге был и Василий Сталин. Для него руководство дороги даже самолёт с обрезанными крыльями на дрезину установила. Вдруг Василию Иосифовичу охота придёт на свою дачу под Купанью по рельсам добираться.<sup>3</sup>

Вдоволь насмотрелась узкоколейка и на знаменитых актёров. На её путях снимались эпизоды фильмов «Коммунист», «И это всё о нём», «Анкор, ещё анкор!», «Долги наши», «Не стреляйте в белых лебедей», «Ливень», «Лёгкое дыхание». На купанской железной дороге рубил лес Евгений Урбанский, прыгал с крыши «кукушки» Евгений Леонов, отправлялся на войну Николай Олялин. В прошлом году на съёмках фильма «Диверсант» воевал с врагами нынешняя звезда отечественного кинематографа Владислав Галкин.

**Купили, чтобы разграбить.** От гибели дорогу спас тогдашний заместитель главы Ярославской областной администрации Анатолий Гусев. За миллион с небольшим с рассрочкой

<sup>1</sup>Журналист пишет откровенную ложь. Если ехать по путям УЖД, то сначала будет депо Вёкса, потом станция Купанское, а только потом село Купань. Поэтому везде вместо слова Купань надо читать Купанское. — *Ред.*

<sup>2</sup>Снова врёт журналист: переславцы не собирались на субботник для восстановления насыпи, не платили денег для содержания дороги, вообще ничего не делали для УЖД. Им было плевать. — *Ред.*

<sup>3</sup>Молва здесь ни при чём, Василий Сталин действительно жил близ Купанского. — *Ред.*

на двадцать лет он покупает переславскую узкоколейку со всеми её потрохами: локомотивами и платформами, станциями и полустанками, дрезинами и транспортёрами. Случай в истории России беспрецедентный.

Новый хозяин фонтанирует идеями, дабы помочь дороге обрести второе дыхание. На арендной и кооперативной основе мечтает создать небольшие животноводческие фермы, пасеки, наладить сбор и переработку ягод и грибов, организовать промыслы — плетение корзин, заготовку берёзовых веников. Вдоль магистрали в самых привлекательных местах оборудовать различные кемпинги, гостиницы, куда потянутся как наши, так и зарубежные туристы. И заживёт узкоколейка на радость себе и людям.

Эх, эти бы слова да Богу в уши. Глядишь, и вышел бы толк. А так куда дерево клонилось, туда и повалилось. Не прошло и года, как начались массовые сокращения. Как горох посыпались с дороги путейцы, ремонтники, машинисты. Следом в металлолом отправилась и вся железная рать: тепловозы, платформы, вагоны. Рушится диспетчерский пункт на станции Вёкса. Разбираются магистрали. Зато полным ходом идёт строительство двух особняков из шпального бруса для новых хозяев дороги. Вердикт народа бьёт не в бровь, а в глаз: «Купили дорогу затем, чтобы разграбить».

**Похоронка.** Через десять лет трудяга-узкоколейка сжалась, как шагреневая кожа. Из 154 километров магистрали уцелело чуть больше сорока. Всё остальное растащено, разворовано, распродано. От всего прежнего добра в живых лишь два тепловоза, три пассажирских вагона, 23 могиканина и участок пути Переславль—Купань—Кубринск. Топор палача железной дороге уже был без надобности. Она умирала своей смертью.

— За полгода до закрытия дороги мы сделали всё, что в наших силах, по её реанимированию, — говорит директор переславского музея паровозов Сергей Дорожков. — Капитально отремонтировали пассажирский тепловоз и тепловоз-дрезину, обслуживающий ремонт путей, несколько участков путей, три вагона. Провели большую рекламную кампанию в интернете. Пошли заказы, люди начали приезжать. Но всё равно поезд приносил одни убытки, проблемы и неприятности. В силу полного износа техники и путей. И почти при полном отсутствии какой-либо помощи со стороны.

К своему роковому дню бывшая купанская железная дорога подошла с двумя вагонами, одним тепловозом и двумя машинистами — Анатолием Алексеевым и Александром Серегиным, которые два раза в день добросовестно появлялись на своей «кукушке» в старинном городке.

А 26 мая смертный приговор кукушке пятнадцатилетней давности был приведён в исполнение. Похоронка пришла к народу в виде объявления: «В связи с реконструкцией и ремонтом дороги движение поезда по маршруту Переславль—Купань временно прекращается».