



## Назад, к паровозам!

В минувшую субботу в Переславском музее паровозов произошло знаменательное событие: был запущен один из коллекционных экземпляров — паровоз 1955 года выпуска, привезённый в Переславль из-под Казани. Около двух десятков лет он использовался для перевозки торфа, потом его заменили более совершенные машины. «Ветеран» много лет пылился в депо, пока на него не наткнулись переславские коллекционеры.

Запуск машины оказался делом весьма нелёгким и начался за день до намеченного старта. Сначала работники музея в полном составе вышли на заготовку дров, к вечеру затопили котёл. Чтобы вскипятить три тонны воды, потребовалось дежурить у паровозного котла целую ночь, то и дело подбрасывая полешки. Наконец к утру вода закипела — в субботу, в 10.00, состав стартовал. Выпуская клубы пара и издавая протяжные гудки, поезд двинулся в путь под прицелами телевизионных камер. Этот выезд стал ещё и «боевым» крещением для директора музея, машиниста-самоучки Андрея Петровича Беспалого, который первый раз в своей жизни самостоятельно вёл поезд.

Открывшийся в 1989 году музей задумывался как «заповедная железная дорога», то есть, в отличие от имеющихся в России двух железнодорожных музеев, принадлежащих МПС, все переславские экспонаты должны действовать и время от времени показывать себя в работе. В реальности запуски паровозов происходят не очень часто. В этом году это третий выезд. Два первых были приурочены к приезду иностранных туристов — любителей паровозной экзотики, нынешний связан со съёмками документального фильма о музее.

Андрей Петрович был одним из тех, кто стоял у истоков создания музея. Забросив столицу и перспективную работу в НПО имени Лавочкина, где он создавал и испытывал космические спутники, Беспалый поселился в паровозном депо переславской деревушки Талицы.

«Паровозы притягивали меня с детства, — рассказывает Андрей Петрович, — наверное, потому, что я вырос в железнодорожном районе Москвы — на северо-западе, около станции Ховрино, и всё моё детство прошло на рельсах. Я мечтал стать машинистом, но, увы, в московский институт транспорта меня не приняли из-за плохого зрения. Пришлось выбирать другую специальность. Так я стал инженером-электронщиком. После окончания учёбы оказался в фирме Королёва, которая занималась наземным испытанием спутников».

Одной из программ, которые разрабатывала фирма, была программа «Венера — комета Галлея». Перед запуском спутника на планету Венеру в лаборатории царил суматоха. В последний раз проверяя работу приборов, Андрей случайно наступил ботинком на теплоизоляционный экран, который во время спуска отрывается от спутника и падает на поверхность планеты. На экране остался чёткий отпечаток его ботинка. Стереть его инженер не успел — так и полетел спутник в космос с его отпечатком. Так что теперь на планете Венере есть след Андрея Беспалого.

Оставив след в науке, Андрей решил переквалифицироваться — заняться прикладной техникой, а точнее, реконструкцией старинных паровозов. Мечта детства так и жила в душе несостоявшегося машиниста — половину своей скудной инженерской зарплаты он тратил на приобретение моделей паровозов. Собрал довольно большую коллекцию — более сотни экземпляров, когда узнал, что в Ярославской области появилась первая в стране частная узкоколейная дорога и создаётся необычный музей. Познакомившись с энтузиастами-паровозниками, Андрей сразу же решил войти в состав учредителей музея. В несколько дней

уволился из института, переселился в переславские леса и занялся сбором коллекции — на этот раз не моделек, а настоящих паровозов.

На сегодняшний день в музее уже более пятидесяти экспонатов. Это пассажирские и товарные вагоны, железнодорожные дрезины, ну и, конечно же, жемчужины коллекции — паровозы. Сейчас их пять. В поисках раритетов энтузиасты колесят по всей стране, выискивая новые экземпляры для своей коллекции. Самый последний и самый старинный, 1928 года выпуска, недавно привезён из-под Нижнего Новгорода. Паровоз стоял в городе Балахна как памятник Чернораменскому транспортному управлению, несколько десятков лет занимавшемуся торфодобычей для Нижегородской ГРЭС, а потом закрытому за ненадобностью. Паровоз удалось выкупить на деньги «Европейского союза железнодорожных музеев», членом которого является переславский музей. Кроме паровоза в Балахне был приобретён ещё один любопытный экспонат — это автомобиль ЗИМ, принадлежавший начальнику Чернораменского транспортного управления. Считая ниже своего достоинства ездить на железнодорожной дрезине, начальник потребовал приспособить свой автомобиль... под рельсы. Нижегородские кулибины поставили машину на специальные металлические колёса, которые свободно скользили по рельсам, и директор с комфортом мог объезжать свои железнодорожные владения — несколько сотен километров, — следя за порядком из окна своего автомобиля.

Правда, говорят, что в последнее время, когда рабочим месяцами задерживалась зарплата, начальнику было стыдно мозолить глаза голодных работяг своим шикарным железнодорожным авто. Где-то с год машина не эксплуатировалась, а потом и вовсе была забыта — управление-то закрыли, начальника отправили на пенсию. Так и пылилась бы она в локомотивном депо, если бы не музейщики, которые пришли в восторг от этого изобретения и выкупили его вместе с паровозом.

После приобретения коллекционных машин начинается сложный процесс их восстановления, которым руководит бывший начальник отдела теплового и подвижного состава Купанского транспортного управления Сергей Иванович Захаров. Сергей Иванович — сам родом из этих мест, всю жизнь проработал с паровозами. А когда управление закрыли, несколько лет был просто пенсионером, пока не появился в Талицах музей, где потребовались его знания и золотые руки. Сергей Иванович и водить паровозы москвичей учит, и процессом реконструкции машин руководит. В поисках какой-нибудь запчасты, без которой машина не сможет работать, приходится порой объезжать полстраны. Кое-какие детали Захаров мастерит сам — ведь в России уже не осталось заводов, производящих паровозы и их комплектующие. А вот котёл к нижегородскому паровозу пришлось заказывать аж в Англии.

С этой страной музей связывают очень тёплые отношения. Англичане почему-то сильно любят паровые машины. В Великобритании действует несколько туристических заповедных железных дорог, по которым ездят раритеты начала столетия. Минувшим летом двух работников музея — Сергея Дорожкова и Юрия Еленина (оба они инженеры-железнодорожники) пригласили в Уэльс для помощи в реставрации пассажирских вагонов, которые валлийские паровозники закупили в Венгрии. В Уэльсе москвичи проработали полтора месяца, а перед отправкой домой приняли участие в рекламном шоу «Захват железной дороги Красной Армией». Сергей и Юрий оделись в форму красноармейцев, вооружились учебными винтовками и «напали» на поезд, в котором путешествовали туристы. Об акции знал только машинист паровоза, пассажиры же выпали в осадок, когда на повороте состав остановили вооружённые люди, повесили на паровоз плакат «Трофейный. Принадлежит советскому народу», а потом прошлись по вагонам и на русском языке объявили англичанам, что поезд захвачен Красной Армией. Когда пассажиры пришли в себя и поняли, что это шутка, Сергей и Юрий с трудом отбились от желающих сфотографироваться с «красноармейцами» на фоне «трофейного поезда».

Англичане тоже навещают переславский музей. Каждый год из Москвы в Архангельск отправляется поезд с иностранными туристами. Одна из экскурсий туристического маршрута — по Купанской узкоколейке на музейном паровозе.

...Преодолев за пять часов восемьдесят километров музейной узкоколейки<sup>1</sup> туда и обратно, состав, выпуская последние клубы пара, прибыл в локомотивное депо деревни Талицы, где и располагается музей. Изрядно подуставшие за поездку машинист, кочегары и пассажиры отправились пить чай и обсуждать подробности путешествия. Следующий выезд намечен на январь 2000 года — в путь отправится огромный немецкий паровоз, произведённый в послевоенной Германии для Советского Союза в качестве компенсации за вторую мировую войну.

---

<sup>1</sup>Журналист врёт, там нет 80 километров. Видимо, надо читать 8 километров. — *Ред.*