



Увлечённые

Говорят, переславцы о своём музее узкоколейной железнодорожной техники узнали позже англичан. Так ли это или нет — однозначно утверждать сложно. Но только ещё три года назад, пока земляки Александра Невского недоуменно чесали в затылке, мучительно соображая, в каком это месте на их земле угораздило появиться музею паровозов, дети туманного Альбиона уже включили в один из своих туристских маршрутов по нашей стране посещение переславского музея и вовсю разъезжали на огнедышащем стальном буцефале по чуть живой и почти безработной Купанской железной дороге. Более того, пока слухи о создании в Талицах музея доползли из лесной глуши, англичане успели у себя на родине создать клуб друзей переславского музея и пройтись с шапкой по кругу, дабы помочь русским купить для своей коллекции ещё один паровоз.

Но всё это, как говорится, уже в прошлом. Ныне на дворе иные времена. И сегодня гордые сыны славян смело отправляют любителей паровозной экзотики на своей «кукушке» (маленький маневровый паровоз) от старой городской автостанции до станции Купанское, в 3 верстах [3 км] от которой и разместился единственный в стране частный железнодорожный музей, детище владельца Купанской узкоколейки, бывшего заместителя главы администрации Ярославской области Анатолия Фёдоровича Гусева.

Переславскому музею паровозов ещё только 8 лет. Но возраст делу не помеха. Созданный в 1991 году, он успел достаточно громко заявить о себе миру, став полноправным членом «Европейского союза железнодорожных музеев» и членом международной федерации музейных и туристских дорог (штаб-квартира в Брюсселе). Ибо музей он уникальный, другого такого во всей необъятной России-матушке поискать не найти. А уникальность его в том, что он в отличие от трёх имеющихся имеет собственные железнодорожные пути. А это значит, что любой из пяти красавцев-паровозов, гордость музейной коллекции, при желании может издать протяжный гудок, выпустить клубы пара и умчаться сквозь распахнутые двери депо на просторы переславских полей и лесов. Правда, происходит это не по щучьему велению. И прежде чем запустить паровоз, надо полдня отмахать топором в лесу, а потом всю ночь напролёт бросать поленья в паровозную топку, чтобы забурлила трёхтонная масса воды в котле. Хотя всё это мелочи жизни, по сравнению с той титанической работой, которую ведут сотрудники музея по реставрации железнодорожного наследия. И в этом проявление ещё одной грани уникальности музея.

Локомотивное депо в Талицах — единственное место на территории бывшего Советского Союза, где из старья, в которое превратилась некогда могучая паровозная техника, делают конфетку. И делают не абы как, прищипав, к примеру, запчасть от отечественного локомотива 50-х годов к кайзеровскому росинанту времён первой мировой, чем грешат порой коллеги переславцев на Западе. В Талицах такой номер не проходит. Восстанавливают здесь на совесть. И в этом процессе возвращения паровых машин к жизни нет равных бывшему начальнику службы тяги Купанского транспортного управления, а ныне главному инженеру музея Сергею Ивановичу Захарову.

— Иногда с какой-нибудь деталью и так бьёшься и эдак — ничего не выходит. И когда уже твёрдо решишь, что без станка, да не одного здесь не обойтись, подходит Сергей Иванович берет неспеша в руки напильник и зубило, там постучит, здесь подправит, и к вечеру всё готово, — с нотками искреннего восхищения рассказывает директор музея Андрей Петрович Беспалый о золотых руках Захарова — единственного переславца из пяти со-

трудников-москвичей. Замечательной школой мастерства стал музей и для двух молодых инженеров Сергея Дорожкова и Юрия Еленина.

— Мы пять лет учились с Юрой в Московском государственном университете путей сообщения, — говорит заместитель директора музея Сергей Дорожков. Пришли сюда с дипломами инженеров-механиков по конструированию и ремонту вагонов и обнаружили, что ничему-то нас институт не научил. Точнее научил, какие могут быть неисправности и как с ними бороться. А вот как восстановить вагон, да ещё старый... Я не говорю о том барахле, что ездит ныне по железным дорогам и не выдерживает даже тех сроков эксплуатации, которые в него заложены. А ведь человеку, своими руками собравшему хорошую старую вещь, очень легко общаться с современной техникой. Мы же в музее не просто ставим на ноги отслуживший свой срок подвижной состав, но и пытаемся сохранить те навыки и неквалифицированный рабочий труд, умения, которыми владели наши отцы и деды. И у ребят, надо сказать, это получается совсем не плохо. Не случайно англичане, пригласив Сергея и Юрия этим летом к себе в Уэльс для помощи в реставрации пассажирских вагонов, закупленных в Венгрии, были поражены трудолюбием и мастерством русских парней.

Кстати, не меньшими работягами были и ребята из московского военно-исторического клуба РККА, с которым у музея давнее и тесное сотрудничество.

— Сейчас закончили восстановительный ремонт военной дрезины, так многие детали подарены этим клубом — сообщает замдиректора переславского музея. И вообще, когда требуется много народа и неквалифицируемый рабочий труд, мы всегда знаем, что рабоче-крестьянская Красная Армия нам всегда поможет, в то время как во всероссийском обществе любителей железных дорог ВОЛЖД будут трепаться и пить водку.

— В октябре прошлого года к нам впервые приезжал президент международной федерации музейных и туристических дорог Дэвид Морган, — в продолжение начатой темы добавляет Андрей Беспалый. — Так пока высокий гость любовался красотами переславской земли, открывающимися из окна локомотива, члены ВОЛЖД так накушались в своём грузовом вагоне, что даже на ноги подняться не смогли. А вообще проку музею нет не только от отечественных любителей железных дорог. Музейщики не раз обращались с просьбой о помощи в различные общественные фонды. А там порой и в толк не возьмут: церкви помочь — это ясно и понятно, а музею паровозов? И крутятся сотрудники сами, рассчитывая в основном на свои силы да на бескорыстную помощь английских друзей. Ведь только благодаря их деньгам и попал в музейную коллекцию Т-157, пятый по счёту паровоз, четверть века простоявший под Нижним Новгородом как памятник чернокаменскому транспортному управлению. Всего же коллекция музея насчитывает сегодня более 30 крупных экспонатов и великое множество мелких, вплоть до станционных колоколов и привокзальных вывесок.

И всё это, естественно, не с Луны свалилось. Каждое лето рыщут по стране музейщики и волонтеры, разыскивая безвозвратно уходящую в Лету паровозную технику. А она, родимая, словно почувствовав, что ею начали интересоваться, полезла изо всех щелей.

— Среди людей, увлекающихся железнодорожным транспортом, ходит байка, что в кустах можно найти паровоз, — рассказывает Сергей. И это на самом деле так. Как-то Вадим Миронов — председатель совета учредителей, человек, фактически создавший вместе с Гусевым наш музей, возвращаясь из очередной достаточно неудачной экспедиции решил остановиться и перекусить на берегу одной реки. А после перекуса принялся бродить по окрестностям. И вдруг выскакивает из-за кустов: «Ребята, я паровоз нашёл!» — «Ладно, старик, не до шуток!» — прозвучало в ответ. Так почти полчаса ушло у Миронова на то, чтобы убедить участников поисковой экспедиции, что это не розыгрыш.

Вот так и живёт музей. Собирает раскиданную по стране технику, торгуется изо всех сил, когда приходится её выкупать, корпит над реставрацией дрезин, вагонов и паровозов, катает желающих по своей «железке». И ещё мечтает и молится. Мечтает по старым чертежам восстановить станционное здание (промышленное депо в качестве музея никуда не годится), соорудить нормальный отдельный пакгауз, сколотить стрелочную будку... Лежит надежду собрать комплект дореволюционных вагонов. Молится же об одном — чтобы уцелела узкоколейка, идущая от Купанского до Переславля-Залесского, иначе вся работа по созданию музея может оказаться не стоящей и выеденного яйца.

В 2004 году УЖД до Переславля разобрана. Денег у «музея» достаточно. Ничего переславского в талищом «музее» нет, он не краеведческий. Катают не желающих, а богатых. — *Ред.*