



Печка на колёсах

Ох и хлопотное это дело — иметь в личной собственности паровоз! Даже если он узкоколейный.

Прежде чем «раскочегаришь» многотонного «малютку», семь потов сойдёт. Сами посудите: сначала необходимо напилить-наколоть кубометра полтора дров, а потом ещё в течение пяти часов топить эту «печку на колёсах», постепенно поднимая давление пара в котле. И лишь после таких трудовых подвигов можно наконец давать торжествующий гудок к отправлению. Ту-ту-у! Поехали!

— Ну что, прокатимся? — спрашивает Артур Берзин, высунувшись из паровозной будки. И приглашает нас подняться в свои механические владения.

Внутри «коробочки» явно тесновато. Чёрная лоснящаяся туша котла пышет жаром. Шипит пар, стыки труб слезятся капельками горячей воды... Со всех сторон торчат какие-то хитрые рычаги, рукоятки, маховички... Наш машинист «священнодействует»: за ту штуковину потянул, вот эту железяку повернул, ещё там, справа, что-то переключил — и заработала огнедышащая машина. Охнула, пыхнула густым облаком пара, плавно двинулась с места.

Путь недалёк — до стрелки на выходе со станции. Двести метров туда, двести метров обратно. Однако главное здесь не расстояние, главное — сам процесс, процесс езды на паровом локомотиве.

— А ведь, пожалуй, сейчас «живой» узкоколейный паровоз можно встретить, кроме нашего Переславля, лишь где-нибудь в Англии, не ближе! — улыбается Артур.

В начале 90-х годов Берзин и несколько его друзей-единомышленников начали создавать коллекцию локомотивов и вагонов, работавших в прежние годы на узкоколейных дорогах. Для хранения таких раритетов пришлось позаботиться о приобретении соответствующей недвижимости, и теперь в полном распоряжении у энтузиастов-«паровозников» есть здание депо на старой узкоколейке неподалёку от Плещеева озера и ведущая к нему трёхкилометровая подъездная ветка. Всё это в официальных документах зарегистрировано как Переславльский железнодорожный музей — частное учреждение культуры.¹

На путях стоят шесть паровозов, несколько мотодрезин, около двух десятков вагонов... Некоторые из них привезены в Переславль издалека — из Казани, Ростова... А малютку-паровоз «Ф-028» разыскали в Армении. Там он доживал свои дни на задворках детской железной дороги в Ленинакане и в 1987 году просто чудом уцелел во время страшного землетрясения. Уникальный локомотив (машин этой серии не сохранилось больше нигде в мире!) удалось вывезти с Кавказа на грузовике и отреставрировать.

Восстановлением колёсной паровой техники в музее занимается Мастер. Этаким паровозный доктор Айболит — Сергей Иванович Захаров. Опытный машинист уж вышел было на пенсию, когда его попросили помочь поставить на колёса эвакуированный из Ленинакана «Ф-028» (точно на таком же Захаров работал в 60-е годы). С тех пор и пошло-поехало... О заслуженном отдыхе теперь впору и не вспоминать: увлёкся Сергей Иванович музейными делами, а фронт работы для него здесь просто необъятный. Уже полностью восстановлены в первоначальном своём виде три паровоза, сейчас на подходе ещё один...

*Добровольский, А. Печка на колёсах / А. Добровольский // *Московский комсомолец*. — 2001. — 29 сентября. — С. ?.

¹Ничего специально переславского, впрочем, здесь нет. Музей занимается узкоколейной паровой техникой, и никакого краеведения или переславщины не касается. — *Ред.*

— Только вот с этим красавцем у нас проблема возникла, — сетует Захаров. — Нигде не можем для него заказать новое дышло взамен пропавшего «родного». Казалось бы, деталь-то простейшая: длинный стальной брус с двумя отверстиями по краям. Однако ни на одном из заводов, куда мы обращались, изготовить такую штуку не берутся!

Время от времени коллекция пополняется новыми экспонатами, которые разыскивают неутомимые следопыты железнодорожной старины. Не так давно один из них обнаружил, например, под Электрогорском, в районе бывшей узкоколейки, моторный вагончик, собранный ещё до войны. В прошлом году удалось пополнить музейное «поголовье» паровозов, притащив очередной «доисторический» локомотив из рязанской глухомани, где он валялся на боку под откосом... (Теперь вот предстоит ломать голову, как этого изуродованного ветерана стальных дорог привести в исправное состояние.) Артуру Берзину и его друзьям известно ещё немало мест, где можно увидеть дожившие до наших дней узкоколеечные редкости. Однако для того, чтобы вывезти их в Переславль, у хозяев частного учреждения культуры попросту не хватает средств. Сохранение музейной коллекции и так требует немалых текущих расходов, а покрывать их энтузиастам приходится из собственных карманов — в ущерб семейным бюджетам.¹

Услышал бы про это какой-нибудь паровозный фанат из Западной Европы — вот бы удивился! Дело в том, что у пресловутых капиталистов клубы любителей старых железных дорог насчитываются десятками, а экскурсионные поездки на клубных поездах в стиле ретро пользуются большой популярностью у публики и приносят своим хозяевам неплохие доходы.

Особой любовью к паровозам славятся жители Англии. Похоже, такая страсть стала уже их отличительной национальной чертой. Многие жители туманного Альбиона имеют в личной собственности паровые локомотивы, списанные с британской «чугунки» «на пенсию», и периодически катаются на них по специально выделенным для этой цели железнодорожным веткам. Под нужды таких паровозовладельцев в Манчестере даже работает завод, выпускающий запчасти к паровикам, — здесь вам вмиг изготовят какую-нибудь золотниковую коробку, кулису или дышло в точном соответствии с чертежами хоть столетней давности!²

Наши энтузиасты-«паровозники» ни о чём подобном и в самых смелых фантазиях мечтать не могут. Однако такая «дискриминация» их не смущает. Чем богаты — тем и рады! Свою коллекцию они с радостью (и совершенно бесплатно!) показывают всем желающим. В окрестностях Плещеева озера бывают и зарубежные ценители железнодорожных редкостей. Они специально приезжают в музей — ходят, смотрят, восторгаются «русской экзотикой».

Самые главные дни в музее — когда здесь «запускают» какой-то из отремонтированных паровозов. По причине уже упомянутой трудоёмкости данной процедуры подобные торжества случаются не часто — два-три раза за сезон. В прошлом году переславцы получили приглашение поучаствовать в международной акции — так называемом Всемирном дне паровозов (по замыслу организаторов, везде, где сохранились действующие паровики, нужно было растопить хотя бы один паровой локомотив и порадовать окрестных жителей его гудками). Ну что ж, раз просят погудеть — погудели!

Нынешним летом на международных горизонтах вроде бы затишье, однако Берзин со товарищи решили устроить собственный железнодорожный праздник — отметить 10-летие восстановления первого своего паровоза. По такому случаю из депо выкатили не только «именинника» — малыша «Ф-028», но и двух его «больших братьев» — заново отреставрированные паровозы ГР и КП. Дров жалеть не стали и «раскочегарили» все три локомотива. Тем, кто оказался в этот день на территории станции, устраивали «покатушки» по музейной ветке, прицепив к одному из паровозов старенький-престаренький пассажирский вагончик, изготовленный ещё в 1898 году. Две другие «огнетрубные машины» с пыхтением ползали по станционным путям — до стрелки и обратно. Работавшие на них «паровозники»-любители с наслаждением ворочали рычаги-рукоятки, грузили толстые поленья на тен-

¹ Это иллюзия, фикция. Денег у музея достаточно. — *Ред.*

² Что же в Англии не заказали? — *Ред.*

деры, объясняли несведущим в старинной технике посетителям, как же эти «динозавры» действуют.

Над площадкой музея клубились облака пара, звенели паровозные гудки... Из древнего фанерного репродуктора, висящего на закопчённой стене депо, звучали популярные мелодии полувековой давности... Казалось, что на этом небольшом кусочке земного шара время повернуло вспять.