



Кукушка поколения «пи»

Там, где в Европе остались узкоколейные железные дороги, их выкупают, ремонтируют, восстанавливают паровозы, открывают музеи и пускают туристические маршруты. Потому что красиво и престижно. В России же увлечение ретро пока ещё в диковинку. В стране с разветвлённой, не в пример заграничным «железкам», венозной системой дорог всего-навсего два музея паровозов — один в Питере, где стоит паровозик-убийца Анны Карениной, точнее, его прототип, и другой под Переславлем-Залесским, в трёх часах езды от столицы. Первый — плоть от плоти государственный, второй — частный, собранный на личные средства и пожертвования многочисленных друзей и поклонников, любимец мальчишек с форума auto.ru и их подвижных барышень. Короче, всенародно и неслучайно любимый. Создателям его нет и 40 лет — родное generation «Р», только в музейном деле.

с. 42

От спутников к паровозам

Кому не ведома мания собирательства, тому этого не объяснишь. Коллекционировать паровозы? Безумие, доступное разве что богатым, — скажете вы. А вот и нет. Как ни странно, «отцы» первого частного в России железнодорожного музея — обычные инженеры. Первый директор музея Андрей Беспалов, он же бывший электронщик из НПО имени Лавочкина, в недалёком прошлом испытывал космические спутники, а скудную инженерную зарплату тратил на приобретение... моделей паровозов. Так, наверное, восполнял неудачу с институтом транспорта. В МИИТ его не приняли из-за плохого зрения, хотя человек с детства мечтал стать машинистом, все школьные годы провёл в исследовании железнодорожной техники на станции Ховрино. Но попал, как известно, в космос. Точнее, не он сам, а его след от ботинка. Когда разрабатывал программу «Венера—комета Галлея», случайно наступил на теплоизоляционный экран, который на спуске отрывается от спутника и падает на Венерину поверхность.

с. 43

Оставив след в науке, Андрей решил —хватит, пора взяться за любимое дело. И занялся прикладной техникой, точнее, реконструкцией старины. Оказалось, Беспалов не единственный такой чудак. С пародышащими монстрами любил на уик-энде повозиться ещё один инженер, только транспортник, Вадим Миронов. Кажется, он первый подал идею открыть музей хоть и с единственным, зато собственными руками отремонтированным и действующим паровозом.

Тут очень кстати на головы коллекционеров свалился «творческий» капитал в лице ярославского бизнесмена Гусева и его большого кошелька. Палимый желанием преобразить родной край, меценат ещё больше загорелся идеей выкупить у государства узкоколейку в районе Купанское—Талицы и по примеру англичан превратить её в туристическую дорогу. Все, разумеется, понимали, что расходы окупятся не скоро, но рискнули. В «дело» взяли бывалого «деда Серёжу» — экс-начальника Купанского теплового и подвижного состава, знакомого с местной узкоколейкой не понаслышке. Дело пошло, разрослось и заколосилось. И вот уже молодая поросль — вчерашние выпускники МИИТа собирают паровозы, но уже не модельки, а настоящих железных коней, и придумывают музею любопытные сайты, не клюнуть на которые — просто грех.

Берендеево царство

«Девятка» свернула с асфальта в лес, теперь дорога шла по сосновому бору через песчаный просёлок с черничником. Оживший рассказ Бианки...

— Куда едем? — теребили мы водителя-авторушника.

— Сейчас увидите, — делал он загадочный вид.

У него на коленях лежала скачанная с сайта kukushka.ru карта переславских узкоколеек. Десять минут езды, и в глухом лесу возникли рубленные избы с журавлями колодцев, ещё поворот — и мужичонка в ватнике тащит за собой упрямую козу, снова поворот — и... музей паровозов. На задворках деревенских огородов, в зелёной пустоши — кирпичное депо, а от него стрелки проросших ромашками узкоколеек, паровозы и советские хаммеры.

Это Талицы — в 40-е деревушка торфяников, где в войну некоторое время жил Пришвин.¹ В 50-е годы лагерь пленных немцев, позднее — просто посёлок. А бурые рельсы — те самые «детские» линии, по которым «кукушки» — узкоколейные паровозики — через леса и буреломы вывозили торф в Переславль и Берендеево. После перестройки торфяники потерпели убытки, узкоколейки закрыли, а Берендеево царство осталось без главного хозяина — паровоза...²

Конец восьмидесятых. В Армении землетрясение. Лениканан в руинах. Единственный, кто смог тогда — пусть медленно, но верно — пробраться через завалы бетона и арматуры к обломкам домов — старый паровоз. На вагоны, прикреплённые к нему, погрузили носилки с пока ещё живыми людьми...

Паровозик, спасший десятки жизней, сам дышал на ладан: финская сборка лохматого 1898 года как никак. Армении с её развитой инфраструктурой он был как телеге пятое колесо, посему начальник Леникананского депо Акопян отдал «малыша» московским товариш-шам без лишних разговоров. Товарищи быстренько, пока Акопян не передумал, пригнали трейлер и перевезли паровоз в Талицы, где известный нам инженер Миронов любовно и восстановил его. С финского паровоза началась история музея.

Не в пример питерскому музею, переславская техника практически вся на ходу. Бойкие дрезины, тепловозы, мотовозы, вагоны — от деревянных пассажирских с сидячими купе до солдатских теплушек. Всего пятьдесят «живых» экспонатов, из них пять паровозов. Каждый раз летний сезон открывается тем, что из депо выгоняют новую отреставрированную машину и совершают торжественный проезд до станции Вёкса и назад — но уже с первыми пассажирами.³

— Как же вы их реставрируете? — задаю само собой напрашивающийся вопрос.

— На это есть дед Серёжа, для вас Сергей Иванович Захаров — главный по паровозам, машинист-золотые руки. Всю жизнь проработал на переславских узкоколейках и кукушки знает, как свои пять пальцев: где какую деталь наладить, какое масло подлить. Что-то сам мастерит, ведь комплектующие для паровозов нигде не продаются, а найти их сложно. Порой, чтобы собрать один паровоз, нужно два-три разобрать. Кстати, он всех желающих учит водить технику: вот, было, на ФТ4...

Спроси, и о каждом экспонате расскажут историю: как искали, как реставрировали, когда можно проверить машину в действии. У всякой кукушки своя биография — выверенная по многочисленным справкам и документам и записанная на скрижали истории, в данном случае на серверах всемирной паутины.⁴ Поколение «Пи» и музейное дело ведёт современными, электронными методами.

Вот сверкают свежекрашенными боками три паровоза начала пятидесятых годов с пометками «Кп», «Кв» и «Кч». «Три К» на советских узкоколейках — это не вражий куклусклан, а сборка Коломенского завода, строчные буквы — обозначение стран, где выпускался паровоз: Чехословакия, Польша, Венгрия, Финляндия, Китай. По сведениям специалистов, «Кашки» были самыми ходовыми узкоколейными локомотивами в соцлагере — реальные двигатели прогресса.

— Эта «Кашка», — гид Юра ласково погладил дверцу машиниста, — снималась в «Анкор, ещё анкор...» Тодоровского.

¹ Журналистка сообщает неправду. Пришвин никогда не жил в Талицах. — *Ред.*

² Журналистка искажает факты. Торф не вывозился в посёлок Берендеево, потому что там работало отдельное торфяное предприятие. Купанский торф вывозили на станцию Беклемишево. — *Ред.*

³ Так было до 2004 года, а затем узкоколейка была разрушена и выезды прекратились. — *Ред.*

⁴ Журналистка искажает факты. Сайт узкоколейного музея сух, краток, ориентирован на рекламу, не сообщает полные сведения об экспонатах. — *Ред.*

Вслед за «Кашкой» в киногероини попали дрезина «Пионерка», за скоростные данные в народе прозванная «Бешеной табуреткой», и солидный немец Гр-269, собранный на заводе дружественной ГДР. Хвалёное немецкое качество на родных узкоколейках, проблемных и со времён Пушкина мало изменившихся, гражданина «Гр» подвело: конфискованный под видом военного трофея тяжеловес, с прикольным углехранилищем на хвосте, для наших разболтанных «детских» линий оказался просто гробом на колёсиках. Гробить хоть и худые, но всё-таки рабочие узкоколейки советские железнодорожники совестились, посему инородца отправили в ссылку в братские, но всё же более немецкие Прибалтику и Западную Украину. Как неприкаянного немца занесло в Чечню, даже переславским ребятам неизвестно, но факт остаётся фактом: в 1991 году паровоз откопали в Грозном и незадолго до чеченской войны доставили в тихое Берендеево царство. Сначала он куковал вместе с другими полуразобранными кукушками, а потом немца, как водится в Талицах, поставили на колёса.

Двух других земляков паровоза — германские вагоны Goerlitz и Wismar Мосфильм арендовал этим летом для съёмок фильма по чеховским рассказам. Паровоз (легендарный «финн» как раз) с двумя вагончиками курсировал между станциями Переславль и Вёкса и высаживал разодетых дам с собачками и кавалеров с тросточками, чем несказанно удивил проезжающих мимо водителей.

— Мы соорудили деревянный полустанок, как в старых киношках, и на переезде впервые за историю Переславля образовалась пробка.

Особо отличилась съёмочная группа «Диверсанта»: она задействовала в сериале весь колёсный арсенал музея, кроме старых паровозов. Кстати, «диверсанты», как шутя называют создателей фильма, даже сценарий писали под переславскую технику. Нет ни одного раритета, который телевизионщики оставили бы незамеченным: всё, что движется, так или иначе попало под их вездесущие объективы. Причём такие детали, как временная и географическая принадлежность, никто, как правило, не учитывает: скажем, ЗиС времён хрущёвской кукурузной экспансии перекрасили под фашистский грузовик и сняли в военном боевике.

Историческую справедливость восстанавливают сами музейщики, время от времени организуя с друзьями из военно-патриотического клуба РККА авто-мото-паровозошоу. На прошлые ноябрьские праздники паровоз с многочисленными туристами «на борту» встречали красноармейцы, причём с такими залпами и криками «Ура!», будто их освобождали из голодного плена всем комсоставом армии. После осмотра техники туристов, помнится, кормили из походной кухни. А на день рождения 12 июня музей паровозов созвал всех владельцев ретромобилей с форума авто.ru. Столько антиквариату понаехало, что паровозам места для манёвров не хватило. Правда, иногда и музейщики изменяют любимой привычке: вот, говорят, на один праздник нарядили кого-то Ильичом и водрузили его не на броневик, а на трактор. Ничего памятник коллективизму получился.

Начальница-убийца

Кстати, о памятниках. В недавнем прошлом монументом некоему исчезнувшему с лица земли транспортному управлению в городе Балахне служил... паровоз 1928 года. Его выкупили на деньги «Европейского союза железнодорожных музеев», где почётно членствует переславский музей, и по частям доставили в Талицы. Что удивительно, экс-памятник уже собрали и практически полностью «оживили». Из той же Балахны родом ещё один любопытный экспонат — автомобиль ЗИМ, некогда принадлежавший начальнику Чернораменского транспортного управления. Считая ниже своего достоинства ездить на дрезине, шеф потребовал переделать авто... под рельсы. Нижегородские Кулибины заменили колёса с шинами на металлические с выемками, и директор скользил по рельсам, как по Бродвею, пока ТУ не перестало платить служащим рельс зарплату. Дальше «начальнице» — так в музее называют автодрезину с телеграфным индексом «Н» на капоте — ездить было опасно. А до этого она сама грозным зверем пересекала лесные просторы, пугая грибников и лосей и норовя соскочить с рельс. Кому-то не повезло: на счету начальницы-убийцы десятки коровьих жизней и две — человеческие.

— Зверюга неуправляемая: даже когда её грузили на КамАЗ, умудрилась выпрыгнуть из кузова и чуть не угробила рабочего. Поэтому держим за забором.¹

¹ Дрезина на базе автомобиля ЗиМ работает на пассажирской узкоколейной железной дороге в городе Гайворон на Украине. — *Ред.*

Помимо госпожи «Н», за сеткой музея хранятся и другие диковинные машинки. Мальчишки из нашей группы буквально приросли к мини-автобусу на рельсовом ходу. Всё как у авто — карданный вал, ГАЗовский двигатель, только реверс какой-то странный. Простите за «женский» лексикон, но по-другому объяснить не могу: под кабинкой эдакий домкрат, работающий по принципу гидронасоса, упирается в шпалы, поднимает платформу и переворачивает вагон задом наперёд. Мне бы на машину такую штуковину — больше бы не мучилась, паркуясь задом.

Лично у меня глаза на лоб полезли при виде мотодрезины «Бешеная табуретка». Рельсовый мотоцикл развивает скорость до 30 км/час. Но советую не экспериментировать: что для обычного «Урала» норма, то для переделанного — смерть. Те, кто попробовали «Табуретку» в деле, говорят, что уже на десятке начинается та-а-акой экстрим, какой не снился даже американским горкам.

В загоне ещё стоят самодвижущийся вагон с двигателем грузовика поперёк салона и чудная автомотриса — автобус, скрещённый с тепловозом. Плюс пожарная машина — старенький такой ЗиЛик с трёхсотлитровым баком, незаменимая вещь в труднодоступных местах. С его помощью летом 2002 года тушили горящие торфяники Ярославской и Ивановской областей.

А вот исключительно русской фишке — рельсовому снегоочистителю — даже англичане (на что уж продвинутые в смысле железных дорог) позавидовали. Музейщики рассказывали, как их коллеги из туманного Альбиона заказали катание на паровозе. Дело было зимой — рельсы замело, сугробы по шею. Пригнали старенький деревянный снегоочиститель, и он увяз. Но англичане от одного вида вагона пришли в восторг и принялись комплименты расточать: дескать, он и линкольн сухопутный у вас, и ледакол рельсовый. А кончилось всё тем, что сбросили с себя куртки и давай сами лопатами работать.

Хотите верьте, хотите — нет, но где-то на задворках музея хранится фюзеляж самолёта, приспособленный под узкоколейку. Тоже поезд, на нём Василий Сталин ездил на... дачу и в лес по грибы. Мы хотели было уличить гида во лжи, но тот предоставил фотографии и документы.

Поблудили

К тому времени, как дед Серёжа завёл тепловоз 50-х годов, мы уже были готовы к любому сюрпризу. Не удивились бы, даже если запыхтел «финн». Но «финн», как и его собратья помладше, стоял на приколе: паровозы музейщики берегут для особо торжественных выездов.

— Народ! Быстрее! Он сейчас уйдёт! — девчонки стояли на подножке фыркающего тепловоза.

Пока я утюжила бока паровозов промасленными джинсами и исследовала топки вражьего «гээра», наши барышни тоже время даром не теряли: упросили музейщиков прокатиться.

— Садитесь уж, поедем на перегон телевизионщиков встречать.

Музей ждал разведчиков из Останкино. У-упс, с трудом утрамбовались в кабине машиниста, и как затрясло по ухабам. Шурик фоткал медленно сужающуюся узкоколейку, Гарри пытался понять алгоритм переключения тепловозных передач, но разновекторные движения торчащих из пола штырей не поддавались никакой логике: гид Юра дёргал их по поводу и без, причём преимущественно спиной к коробке передач.

— Мы с рельс не сойдём? — обеспокоился Гарри.

— Если сойдём, будешь с нами подымать, — «утешил» дед Серёжа и дал протяжный гудок.

Ежеминутные гудки, как оказалось, нужны для предупреждения нечаянно забредших на рельсы грибников и зверья. Некогда одноколейное полотно виделось, как на ладони, а теперь деревья подступили прямо к рельсам, и ветки то и дело хлестали по стеклу — за зарослями ни зги не видно.

— Блудово болото, — пояснила «билетёрша» Нина Павловна, она же экскурсовод. — То самое, из рассказа Пришвина «Кладовая солнца».

Вот она откуда, возникшая при въезде в Талицы мысль о Бианки. По рассказам Павловны, с пришвинских времён болото практически не изменилось: всё так же валится от ягод с грибами и изобилует всякого рода дичью, особенно лосями. Ходят они группами по 10—14 штук, укрываясь от местных волков. А болото — Блудово, потому что были случаи, когда люди блудили-блудили, да не выблудили — так и находили их сидящими на кочке под сосной. Говорят, виной тому сильно концентрированный болотный газ. Сами сотрудники не раз видели в темноте странное огненное свечение...

Сокровище острова «А»

В поисках раритетов энтузиасты паровозного дела колесят по всей стране. Всё, что нужно для выживания заброшенной в лесах, болотах и карьерах нашей бескрайней родины техники, — под рукой. Арендованные тягачи, краны, КамАЗы и самое главное — карты. По влажности почв и наличию промышленных предприятий экс-инженеры определяют, есть в том или ином районе узкоколейки, и если да — снаряжают экспедиции. Интуиция и дедуктивный метод редко подводят: редчайшие экспонаты музейщики откапывают буквально из-под земли — в заброшенных карьерах и реках. На что-то наводят посетители музея. Скажем, единственный в России «живой» локомотив английской постройки начала XX века обнаружили на острове со странным названием «А» в Московском море — на месте затопленного когда-то колхоза, помогла наводка старожил.

Узкоколейки исчезают со скоростью света, как, впрочем, и их бывшие владельцы — заводы и всяческие ТУ, и каждую зиму музейщики вычёркивают на карте по капилляру, а иногда и целой вене «малой» дороги, заноса их чёрным пунктиром в «легенду»: мол, были когда-то, да сплыли. Где и какие пути разобрали — это знают только в Талицах.¹ Тамшний музей давно превратился в штаб-квартиру стихийных археологов. Дошло до того, что переславские диггеры начали свозить в музей всё, что попадает под руку: появились параллельные увлечения — велосипеды, советские джипы и мотоциклы.

Под практику молодёжь уже подводит теорию — пишут научные исследования и выбирают на международные конференции, посвящённые одной-единственной теме: как сохранить «малые» железные дороги. Дружат с аналогичными музеями Англии, Польши и Латвии, а значит, растут.

И при этом, заметьте, ни цента не просят у посетителей. Только скромная копилка у входа намекает: хотите — кладите, хотите — нет. И это в музее, куда иностранцы всегда приезжали с одной целью — купить машины, а принц Майкл Кентский вёл многолетнюю переписку, дабы заарканить локомотив. Как известно, музейщики принцу отказали, Андрей Беспалов даже постарался, чтобы паровозы занесли в разряд антиквариата, и вывезти их теперь за границу просто нереально — историческое наследие, понимаешь.

Так что буржуи нам теперь не страшны. Впрочем, если бы и были страшны, то не более, чем угроза от соседнего с музеем ТОО. Акционерное общество, возникшее на месте бывшего Купанского транспортного управления, сначала навесило на музейщиков обслуживание всех близлежащих узкоколеек, а когда те отказались, взялось разбирать линии.² Поначалу закрыли маршрут на Переславль, потом на Кубринск. Кто следующий — непонятно. Но ясно одно — с поездкой в музей лучше поторопиться. Если дело так и дальше пойдёт, то для катаний на весёлых паровозиках останется максимум пара километров. А такая пробежка, извините, ни кукушкам не в кайф, ни туристам.

¹ Журналистка искажает факты. Разумеется, о судьбе путей знают и многие другие историки узкоколейных железных дорог, которые не связаны с талицким музеем. — *Ред.*

² Журналистка очень, очень серьёзно искажает факты. — *Ред.*