



Авторельсовые динозавры

Чтобы до конца оценить удобство современного автомобиля, нужно поближе познакомиться с его «колёсными предками», выпускавшимися лет этак 50—80 назад. Но ещё более сильную эмоциональную встряску получишь, если удастся заглянуть в будку парового локомотива!

Такая возможность появляется у тех, кто доедет до музея в посёлке Талицы, расположенном неподалёку от Переславля-Залесского. Здесь представлены уникальные образцы автомобильной и железнодорожной техники, найденные и восстановленные несколькими энтузиастами.

Ох и хлопотное дело — быть «водителем паровоза»! Даже если он узкоколейный. Прежде чем «раскопегаришь» многотонную 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.

Путь недалёк — по ветке, ведущей от талицкого депо, 2 километра туда, 2 километра 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-Залесского) лишь где-нибудь в Англии, не ближе! — улыбается знаток старой техники Артур Берзин, «колдуя» внутри паровозной будки: за ту штуквинку потянул, маховичок повернул, ещё справа что-то переключил — и заработала «огневая машина». Охнула, пыхнула густым облаком пара, плавно двинулась с места.

В начале 1990-х годов несколько энтузиастов-«паровозников» начали создавать коллекцию локомотивов и вагонов, работавших в прежние годы на узкоколейных дорогах. Для хранения таких раритетов приспособили здание депо на старой Переславской узкоколейке неподалёку от Плещеева озера, а кроме того, получили в своё распоряжение ведущую к нему подъездную ветку. Всё это в официальных документах зарегистрировано как «Переславский железнодорожный музей — частное учреждение культуры».

На путях стоят шесть паровозов, несколько мотодрезин и мотовозов, около двух десятков вагонов. Некоторые из них привезены в Переславль издалека — из Казани, Ростова... Малютку-паровоз Ф-028, выпущенный после войны в Финляндии по заказу Советского Союза, разыскали в Армении. Там он доживал свои дни на задворках детской железной дороги в Ленинкане 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 в мастерской, оборудованной в депо. Летом 1991-го паровичок отправился в свой первый рейс по окрестностям Плещеева озера.

За прошедшие с той поры 15 лет энтузиасты «поставили на колёса» несколько раритетных экземпляров. Кроме Ф-028 полностью восстановлены ещё два паровоза.

Узкоколейные локомотивы проекта П24 были разработаны в Коломне ещё накануне войны и стали едва ли не самыми многочисленными в мире. Их выпускали не только в Советском Союзе, но и в Чехословакии, Финляндии, Польше, Венгрии... В Китае последний паровоз такого типа собрали аж в 1987 году! Музейный экземпляр Кп-469 был сделан поляками 51 год назад и работал на узкоколейке в Татарии, откуда его и вывезли в Талицы.

Другой паровоз — Гр — по сравнению с собратьями выглядит настоящим исполином. Такие магистральные локомотивы после окончания Второй мировой были специально спроектированы немцами и выпускались для нужд СССР. «Германец» под номером 269, изготовленный в 1950 году, перевезли в музей не откуда-нибудь, а из чеченской столицы — Грозного. Впрочем, случилось это ещё до начала там военных действий.

Совсем скоро в разряд отреставрированных должен попасть и самый «пожилой» из всех переславских паровозов: завершается работа над восстановлением локомотива проекта 157, построенного на Коломенском заводе в 1928 году.

Время от времени коллекция пополняется новыми экспонатами, которые разыскивают неутомимые следопыты железнодорожной старины. Один из них обнаружил, например, под Электрогорском, в районе бывшей узкоколейки, вагончик-автодрезину Уа с мотором от полторки, собранную ещё до войны. А не так давно удалось пополнить музейное «поголовье» паровозов, притащив «доисторический» локомотив серии ВП4 из мордовской глухомани, где он валялся под откосом...

В музей в Талицах попали также весьма любопытные экземпляры вагонов.

Пожалуй, главные раритеты из их числа — два пассажирских: двухосный, построенный в Германии ещё в 1898 году, и его ровесник российского происхождения — четырёхосный вагон Мальцовского завода, обнаруженный в Рязанской области («ветерана» долгие годы использовали в качестве складского помещения). Энтузиастам известно ещё несколько мест, где уцелели дожившие до наших дней узкоколейные 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.

Переславские «паровозники» с радостью (и совершенно бесплатно!) показывают свою коллекцию всем желающим. В необычном музее бывают и зарубежные ценители железнодорожных редкостей. Они специально приезжают в Талицы — ходят, смотрят, восторгаются «русской экзотикой».¹

В дальнем углу депо застыл агрегат необычного вида: чёрный лимузин ЗиМ, поставленный на железнодорожные колёса. Таких гибридов изготовили всего пару штук в мастерских города Балахны, и использовались они для поездок по узкоколейкам руководителей местных предприятий.

На площадке возле здания депо можно увидеть и ещё несколько «автомобилеподобных» конструкций. Например, пожарная дрезина ПМД-3, выпущенная почти 40 лет назад, получила кабину и моторный отсек от грузовика ГАЗ-51. Черты того же автомобиля угадываются и в «передке» пассажирской дрезины ПД1.

Конечно, самые главные дни в музее — когда здесь «раскочегаривают» какой-то из отреставрированных паровозов. По причине трудоёмкости процедуры подобные праздники случаются нечасто — в лучшем случае один-два раза в сезон. Хотя и без паровозного дыма для посетителей хватает экзотики. Все желающие могут, к примеру, прокатиться по узкоколейке на ручной дрезине — становитесь вдвоём возле шестерённого привода и начинаете крутить рукоятки. Разминка для плечевого пояса отличная! На таких «самобеглых тележках» разъезжали ещё наши прадедушки в начале прошлого века.²

А с недавних пор Переславский музей перестал быть только железнодорожным: рядом с депо появилась стоянка-гараж, где представлены образцы авто- и мототехники 1930—1960-х годов. Сразу обращает на себя внимание специфика подбора коллекции — здесь собраны машины, использовавшиеся прежде для нужд армии. ЗиС-5, полторка, Willys и его русский «коллега» ГАЗ-67, полугрузовой Dodge и даже... броневомобиль на шасси «эмки».

Распоряжается всем «колёсным» хозяйством Антон Шалито. Вот уже полтора десятка лет, как этот человек — архитектор по специальности — увлекается старыми автомобилями.

— В числе самых первых моих машин был знаменитый «захар» — трёхтонка ЗиС, — рассказывает Шалито. — Его удалось купить лет 12 назад у известных московских автоколлекционеров. Помню, приехал к ним в Измайлово забирать грузовик, а он тогда был

¹ Журналист ошибается. Осенью 2006 года посещение Талицкой выставки стоило 20 рублей. — *Ред.*

² Журналист ошибается. Не все желающие могут, а только те, кто способен за это заплатить. — *Ред.*

в аховом состоянии: заводился рукояткой; тормоз — от ручника, действующего лишь на одно заднее колесо; вместо бензобака — обычный бидон, поставленный в кузове (от него по шлангу бензин идёт вниз к двигателю самотёком); рычаг коробки передач нужно палкой подпирать, чтобы не «сваливался» с четвёртой скорости... Прежние хозяева мне этого «инвалида» завели и — давай, говорят, поезжай! А я до того вообще никогда за «баранкой» грузовика не сидел! Но всё-таки кое-как приновился. В пути тормозит гаишник. Я уж думал, сейчас начнёт придирается, штраф требовать... Однако инспектор лишь удивлённо спросил: «Такая колымага ещё ездит?!» И отпустил с миром. Мы ЗиС подремонтировали и даже пару раз выезжали на нём прямо на Красную площадь в День Победы, 9 мая, переодевшись в красноармейскую форму времён войны и прицепив сзади полевую кухню...

В нынешней коллекции музея есть знаменитый горьковский грузовичок ГАЗ АА грузоподъёмностью полторы тонны, но он пока ещё не отреставрирован. Впрочем, даже в столь некондиционном виде хорошо заметна разница между довоенными ГАЗом и ЗиСом. А на «заднем дворе» ждёт ремонта послевоенная модификация трёхтонки, выпускавшаяся заводом в Миассе, — «УралЗиС-355». Такие грузовики собирали вплоть до 1958 года.

Среди музейных джипов самое большое уважение у Антона вызывает Dodge — грузопассажирская полноприводная машина, поставлявшаяся в СССР по ленд-лизу из Америки:

— Ходовые качества у автомобиля — отличные! Было время, мы даже использовали зимой Dodge в депо вместо тягача — таскали с его помощью паровозы! И ни разу при этом не забуксовал, не застрял в сугробе! Протектор «доджевских» колёс имеет весьма характерный рисунок, у нас, конечно, такой резины не достанешь, поэтому специально выписывал комплект из Америки — там её до сих пор выпускают для ретромашин. А вот тент брезентовый пришлось самому шить...

Перед шеренгой машин военного времени стоит какой-то необычный грузовик. То ли «газик», то ли «студебеккер»... Как оказалось, подходят оба варианта ответа: это воссозданный талицкими умельцами по сохранившимся фотографиям и рисункам образец самых первых, опытных машин ГАЗ-51. «Передок» у них действительно был скопирован со «студера», ну а кабину мастера приладили от обычного серийного «газона».

Рядом с репликарком расположился ещё один грузовик явно в стиле милитари — с характерной «курносой» моторной частью.

— Это полноприводная дизельная Praga, выпущенная в Чехословакии в середине 1950-х. Для России такие грузовики редкость, но нам повезло встретить старичка, умудрившегося в своё время получить по бартеру аж пять автомобилей (потом он их потихоньку распродал).

Большая проблема для Шалито и его коллег — получить регистрационные номера на старую технику.

— Два дня подряд гонял наш Willys в ГАИ, а там инспектора лазили-лазили по всем узлам и агрегатам и нашли придирку: «В обозначении номера на двигателе нет звёздочки, а в технических документах она есть!» Так и ушёл ни с чем... Для участия наших машин в ретропарадах и киносъёмках приходится писать сопроводительную бумагу на бланке музея: мол, такой-то автомобиль перевозится туда-то для такой-то цели. Но порой и это не помогает. Вот позапрошлой зимой перегоняли ЗиС-5 назад со съёмки фильма Станислава Говорухина «Не хлебом единым», инспектор нашего «ветерана» тормознул: «Раз номеров на нём нет, платите штраф 200 долларов!»

Появление талицких «автодинозавров» на трассах всегда вызывает массовый прилив любопытства у водителей. Иногда, засмотревшись на «старичка», иной участник дорожного движения даже аварийную ситуацию создаёт.

— Был случай: ехали на «Dodge» по МКАД, а два каких-то водителя стали обгонять наш джип справа и слева, желая рассмотреть его во всех подробностях. Ну, увлеклись этим занятием и «поцеловались» прямо по ходу перед нами!

А какой ажиотаж начинается, когда публике показывают бронеавтомобиль! Это чудо военной техники было создано во второй половине 1930-х на шасси газовской легковушки М-1 («эмки»). По утверждению талицких специалистов, такой разведывательный броневик сейчас существует в единственном экземпляре — в их коллекции.

— Его нашли поисковики на местах боёв, где-то в болотах под Новгородом. Машина была в очень плохом состоянии — разбитая, ржавая. Для восстановления пришлось пожертвовать целой «эмкой» — её пустили на запчасти.

Коллекция «старых колёс» Переславского музея постепенно увеличивается. Кроме автомобилей здесь можно увидеть ещё несколько ретромотоциклов и велосипедов, выпускавшихся в 30—50-е годы прошлого века, и даже один из колёсных тракторов «Универсал», которые начали собирать ещё в 1934-м. Данный сельскохозяйственный агрегат (он выпущен вскоре после войны) поисковики обнаружили в глухой мордовской деревне, обитатели которой сообщили, что «Универсал» исправно трудился в полях вплоть до 1996 года. Вот уж действительно долгожитель!

Даже для хозяйственных нужд в Талицах используют ретромашины. Привезти дров, доставить шпалы и рельсы к ремонтируемому участку пути — для этого приспособлены грузовики образца 1960-х — ГАЗ-51 и полноприводный ГАЗ-63. «Нам бы ещё самосвал ЗиЛ тех времён где-нибудь отыскать! — мечтают энтузиасты. — Автомобиль и сам по себе интересный, и песок-гравий для строительных работ в музее было бы удобно на нём возить».

Что ж, судя по тому, что удалось увидеть в Талицах, настойчивость этих людей даст необходимый результат и в поисках заветного самосвала... Кстати, у вас, часом, нет на примете такого раритета? В Переславском музее ему были бы очень рады.