

ПЕРЕСЛАВСКИЙ
МУЗЕЙ
ПАРОВОЗОВ

ЯРОСЛАВСКАЯ
ОБЛАСТЬ

МУЗЕЙНЫЙ ГИД 2014





Благотворительный фонд Владимира Потанина — один из первых частных фондов в современной России — создан в 1999 году для реализации масштабных программ в сфере образования и культуры.

Основная задача фонда — содействие развитию благотворительности в России, поддержка одаренных и интеллектуальных людей — тех, кто способен меняться и готов помогать другим.

Поддержка музеев — одно из главных направлений деятельности благотворительного фонда. За более чем 10 лет существования музейных программ фонд собрал уникальную информацию о музеях России,

и подсказать еще одно направление, в котором могут развиваться музеи. Для удобства в каждой брошюре есть справочная информация и о музее, и о том, что стоит увидеть в его окрестностях, об уникальных экспонатах, а также эссе приглашенного автора — своеобразный взгляд со стороны. В путеводителе 2014 года зазвучат и голоса сотрудников музея, будет представлена их точка зрения на коллекцию, экспонаты, достойные внимания.

Оценивая «Музейный гид», сотрудники самых разных музеев отмечали, что участие в этом проекте можно сравнить со знаком качества, которым фонд В. Потанина отмечает музеи.

Цель системной работы фонда в музейной сфере — поддержка инициативных профессионалов, способных сделать музей центром культурного, социального и экономического развития региона

что позволило создать проект «Музейный гид. Путеводители по музеям России». В каждом выпуске — 16 путеводителей по музеям-участникам программ фонда.

Путеводители создают новый образ музея, побуждая читателя стать путешественником. Музеи, принимающие участие в этом проекте, — это уникальные центры, где люди могут найти для себя что-то важное, личное, прикоснуться к истории, подумать о будущем. «Музейный гид» позволил объединить накопленный фондом опыт

Некоторые путеводители «Музейного гида» подготовлены также в виде приложений для планшетов iPad. Открыты для бесплатного скачивания в AppStore приложения: «Музей-усадьба Л.Н.Толстого «Ясная Поляна», «Ярославские храмы XVI–XVII веков, филиалы Ярославского музея-заповедника» и «Покровский собор, филиал Государственного исторического музея, Москва». Электронные версии путеводителей размещены на сайте фонда [1p.fondpotanin.ru](http://fondpotanin.ru).

МУЗЕИ-УЧАСТНИКИ ПРОЕКТА 2014

- 1 Музей-заповедник «Куликово поле»
Тульская область
- 2 Музей-заповедник С.А.Есенина
Рязанская область
- 3 Зимний дворец Петра I,
Государственный Эрмитаж
Санкт-Петербург
- 4 Музей-мастерская
А.С.Голубкиной,
Третьяковская галерея
Москва
- 5 Усадьба Мелихово,
Музей-заповедник
А.П.Чехова
Московская область
- 6 Егорьевский историко-художественный музей
Московская область
- 7 Музей хрусталя им. Мальцова
в Гусь-Хрустальном
Владимирская область
- 8 Историко-краеведческий музей им.Бурылина
Иваново
- 9 Переславский музей паровозов
Ярославская область
- 10 Центр современного искусства
Арсенал
Нижний Новгород
- 11 Сольвычегодский историко-художественный музей
Архангельская область
- 12 Игринский краеведческий музей
Республика Удмуртия
- 13 Музей пермских древностей
Пермь
- 14 Музей изобразительных искусств
им. М.А.Врубеля
Омск
- 15 Игарский музей вечной мерзлоты
Красноярский край
- 16 Нерчинский краеведческий музей
Забайкальский край



ПЕРЕСЛАВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МУЗЕЙ

В заповеднике узкоколейной железной дороги можно покататься на дрезине и узнать историю некогда разветвленной, а теперь исчезнувшей транспортной ветки

Узкоколейная дорога в Переславле возникла в 1920-х, к 1970-м насчитывала около двухсот километров, а сейчас от нее осталось всего два километра путей в лесной глуши. К Переславскому железнодорожному музею, основанному в 1991 году, не иссякает поток туристов, которые хотят покататься на дрезине, побывать в уменьшенной копии обычного паровоза, увидеть своими глазами автомобиль, представленный на рельсы, и другую уникальную технику, с любовью восстановленную энтузиастами «кукушки». «Кукушкой» узкоколейку и ее поезда

нежно прозвали в те годы, когда она была самым доступным и повсеместным способом добраться из одного местного поселка в другой и главным транспортным путем, доставлявшим торф непосредственно из места выработки к электростанциям, заводам и другим городским предприятиям. Сейчас в музее «кукушки» о ее былом значении напоминает только многообразие представленной здесь техники. Это музейное собрание способно вызывать целую гамму чувств от восхищения до умиления. Сотрудники музея регулярно организуют экспедиции за новы-

ми экспонатами, которые находят по всей стране, — там, где рельсы давно разобрали на металлолом, а опрокинутые паровозы ржавеют уже десятки лет. Музей постепенно расширяется — появляются благоустроенные парковки для посетителей, строятся новые ангары и встают на рельсы восстановленные машины. На сайте музея можно прочесть истории о том, каким трудом доставались музею его экспонаты, — и еще больше могут рассказать экскурсоводы на месте. «Кукушка», под стук колес которой прошел весь XX век в России, продолжает свою службу.

КООРДИНАТЫ

 Исторический  Промышленный

Адрес

Ярославская обл.,
Переславский р-н,
пос. Талицы (п/о Купанское),
Лесхозная, 1

Режим работы

10.00–18.00 — весной, летом
и осенью, кроме понедельника
и вторника

10.00–17.00 — в зимнее время,
кроме понедельника
и вторника

Сайт

www.kukushka.ru
e-mail: info@kukushka.ru

Телефон

(48535) 494-79

Стоимость билетов

150 руб. (взрослый), 50 руб.
(дети школьного возраста),
дети дошкольного воз-
раста и сотрудники
музеев — бесплатно

Катание на ручной дрезине:
150 руб. (взрослый), 50 руб.
(дети школьного возраста),
дети дошкольного возраста
и сотрудники музеев —
бесплатно



Э тот музей был построен энтузиастами, любителями и ценителями узкоколейки. Когда в 1991 году музей открывался, в их планы входило даже поддержание местной ветки в работоспособном состоянии. Однако очень скоро стало понятно, что без экономической потребности в торфе, который заменило жидкое топливо, этому замыслу не суждено сбыться, потому что для местного населения сдать ненужные рельсы в металлолом куда понятнее, чем сохранять их из ностальгических чувств. Поэтому уже в 2003 году пришлось разобрать почти все железнодорожное полотно — у музея осталось всего два километра дороги. Место, в котором расположен музей, по стечению обстоятельств обладает собственной историей, которая суще-

ствует отдельно от истории местной узкоколейки. Начать с истории Плещеева озера — колыбели русского флота, где Петр I спускал на воду свой первый ботик, и заканчивая Блудовым болотом, у которого кончатся музейные рельсы, — это место под Талицами было описано Михаилом Пришвиным в рассказе «Кладовая солнца». Музей узкоколейки стал за свою недолгую историю местной достопримечательностью — здесь можно купить старинные сувениры и увидеть старинный паровоз под парами, но важнее всего — здесь можно поговорить. Сотрудники музея знают все досконально о каждом экспонате и могут поделиться с посетителями техническими деталями, потому что восстанавливались все эти экспонаты при их непосредственном участии.





Ручная дрезина

Одно из главных развлечений Переславского музея — катание на ручной дрезине, которое многие сравнивают с незабываемым впечатлением после американских горок. Всего путешествие на дрезине занимает 10–15 минут, но не оставляет равнодушным никого — в этом можно удостовериться, почитав многочисленные записи на форумах. Дрезина проста в управлении и прокатиться на ней вполне под силу одному человеку, поэтому на аттракцион почти всегда стоят очереди.



Рабочие экспонаты

Сотрудники Переславского музея стараются поддерживать всю технику в рабочем состоянии, регулярно запускают ее, проводят техосмотр. Это приводит к тому, что свою энергию музейные работники начинают распространять и вокруг музея — например, в 2010 году музейная пожарная машина, переделанная из автомобиля ГАЗ-51, потушила настоящий лесной пожар около поселка Талицы, прибыв на место возгорания раньше, чем расчет МЧС.



Киносъемки

Маленький музей с самого начала своего существования был уникальным историческим объектом, которых на территории нашей страны едва ли наберется несколько. Рабочие паровозы и вагоны, размещенные на компактной территории и снабженные музейными техниками, снялись во многих фильмах и даже клипах. Например, в сериале «Диверсант», в фильмах «Сердце врага», «Анкор, еще анкор», «Если бы да кабы», в клипе группы Billy's Band и во многих других.



Wi-fi

Недоступен



Фото- и видеосъемка

Разрешена



Для людей с ограниченными возможностями

Специальных приспособлений не предусмотрено



Музейный магазин

Расположен в старом передвижном вагоне-лавке. Они использовались в начале века на многих железных дорогах для продажи товаров народного потребления на глухих станциях, где не было стационарных магазинов. В вагоне-лавке можно приобрести разнообразные сувениры, открытки, литературу по истории железных дорог

История

От перевозок торфа к уникальному музею, сохранившему в рабочем состоянии редчайшие образцы узкоколейного транспорта

Узкоколейка с кукушкой — это исчезающий вид в мире железных дорог. Возникшие в XVIII веке на рудниках Алтая узкоколейки в XX веке опоясывали целые области, связывали территории огромной страны, помогали и на полях сражений, и в хозяйстве, и в промышленности. Кукушки, как прозвали небольшие поезда и паровозы узкоколейных дорог, возили как пассажиров, так и товары, — по сути, они ничем не отличались от обычных железных дорог, кроме того, что были быстрее и проще в сооружении. Их расцвет пришелся на XIX и XX век, когда активно развивались и обыкновенные, широкие железные дороги. К концу XX века узкоколеек на территории России осталось исчезающе мало, и Переславский музей — среди тех немногих мест, где можно не только посмотреть, но и опробовать этот вид транспорта.

История музея начинается, когда эпоха узкоколейных железных дорог уже давно в прошлом. В 1991 году группа энтузиастов, по большей части выпускников железнодорожных вузов, совместно с ярославским предпринимателем Анатолием Гусевым из кооператива «Декор» покупа-

ет главный средство передвижения в этих местах.

Переславская узкоколейная дорога была создана в конце 1920-х

дей. В 1938 году была построена новая узкоколейная линия, которая напрямую соединила торфоразработки с городскими предприятиями.



В 1970 году протяженность местных путей достигла 200 км, с помощью узкоколейки на пассажирских «кукушках» можно было попасть в любую отдаленную деревню или поселок

ет у государства 41 километр узкоколейных путей и начинает поиск техники, которая может ездить по железной дороге шириной 75 см — вдвое уже, чем российская стандартная. История местной железнодорожной ветки хорошо известна и была готова в любой момент ожить в рассказах местных жителей, которые помнили времена, когда кукушка была

годами для того, чтобы подвозить торф, который добывали на берегах реки Вексы, к берегу Плещеева озера, а оттуда переправлять на баржах к городским предприятиям. Торф использовался как топливо, и потребность в нем не иссякала до 1960-х годов. Сначала узкоколейка от Вексы до озера была деревянной, и вагонетки по ней тащили с помощью лоша-

ми — теперь рельсы были уже металлическими, и по ним пошли первые два паровоза.

По мере того как появлялись новые и новые предприятия по добыче торфа, узкоколейка тянулась все дальше от Переславы. На путях после войны появились трофейные финские и немецкие локомотивы — ведь узкая колея не была советским изобретением. Посте-

1933

На торфянике у села Купанское строят узкоколейку для вагонеток на конной тяге



1937

Ветка железной дороги дотягивается до ближайшего города, Переславля

пенно на основе платформ для перевозки торфа начали сооружать первые пассажирские вагоны. В 1958 году Переславская узкоколейка соединилась с узкоколейными путями Беклемишево — Ивановское, а позднее дотянулась до Московской области. В 1970 году протяженность местных путей достигла 200 км, с помощью узкоколейки на пассажирских кукушках можно было попасть в любую отдаленную деревню или поселок.

Очень скоро, однако, развитие узкоколеек остановилось в связи с тем, что резко упал спрос на торф. В начале 90-х годов Переславскую узкоколейку у треста «Ярторф» выкупил кооператив «Декор», который некоторое время выполнял госзаказы на перевозку торфа. В 1991 году здесь был организован музей, появился первый ретропоезд на паровом ходу. Казалось, что кукушка получила новую жизнь. Однако продолжалось это недолго — в конце 90-х годов все электростанции Ярославской области перешли



1970-е

Общая протяженность путей достигает 200 км, а после этого только уменьшается

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЙ
ФОНД В. ПОТАНИНА



Проект-победитель

В 2008 году музей выиграл грант фонда Потанина на реконструкцию нескольких километров грунтовой дороги, ведущей через лес к основной экспозиции от шоссе. Проект предусматривал ремонт трехкилометровой грунтовки от шоссе до музея, строительство парковки для посетителей у въезда в поселок, а также оформление дороги и парковки в стиле 1930–1940-х годов.

В праздничные дни ретроавтобус должен возить посетителей от парковки до территории музея. Для этих целей был отреставрирован автобус марки «Рено», который был в собрании музея. Целью проекта было погружение посетителей в атмосферу первой половины XX века с помощью техники, на которой невозможно прокатиться нигде, кроме как в этом музее. Проект пока что в основном функционирует в праздничные дни, а так посетителям приходится добираться до музея со сложностями: грунтовая дорога — это и так серьезное препятствие для многих автомобилей, а в плохую погоду оно становится почти непреодолимым. В 2009 году в дни майских праздников на пассажирских перевозках поочередно использовались автобус, участвовавший в съемках художественного фильма «Диверсант», и оборудованный для перевозки пассажиров грузовик ГАЗ-51.



Вадим Вадимович Миронов
Сотрудник и один из основателей Переславского железнодорожного музея

Была такая группа людей, которые интересовались именно историей узкоколеек. Много ездили, фотографировали тут и там. В окрестностях Москвы и подальше. Разумеется, это место — Переславская железная дорога — нам было известно давно. Сам я не водил поезда, но работал на железной дороге. Все, кто здесь работает, — люди, у которых хобби превратилось в профессию. Практически все закончили железнодорожные вузы. Появилась такая возможность — создать музей. А появилась она, как только советский строй прекратил свое существование. До этого было невозможно ничего осуществить. Сохранить какие-то интересные экспонаты? Нереально. Надо было быть как минимум секретарем обкома, чтобы позволить себе такое. Очень много людей занимается историей железных дорог. Но не у нас. Самая паровозная страна в мире — Великобритания. Там подобных музеев и заповедных линий существует несколько десятков. Огромное количество людей интересуется этим. И вообще старой техникой. Складывается впечатление, что они вообще ничего не выбрасывают из своих старых вещей. В России этим заняты несколько десятков человек.



1989

Группа энтузиастов во главе с ярославским предпринимателем Анатолием Гусевым выкупает железную дорогу у государства

1990

Заброшенное депо превращают в музей. По рельсам пускают ретропоезда с паровозами



на мазутное топливо вместо торфа и потребность в многокилометровых узкоколейных путях окончательно отпала. Некоторое время энтузиасты из музея пытались поддерживать пассажирское сообщение вдоль Плещеева озера, однако очень быстро столкнулись с тем, что это дорого и невыгодно. К тому же местные жители начали понемногу разбирать рельсы на металлолом. В 2003 году даже самым романтически настроенным сотрудникам музея стало очевидно, что поддерживать многокилометровую железную дорогу становится невозможно, и все пути были разобраны и сданы в металлолом. Осталось только несколько километров от станции Талицы до Блудова болота. Зато музей обладает богатейшей коллекцией узкоколейной техники — паровозы, самоходные электростанции, танк-паровозы, пассажирские и грузовые вагоны, авто- и мототехника для узкой колеи. Эти уникальные предметы привлекают огромное для неболь-



2003

Железная дорога закрыта, большую часть рельсов разбирают и сдают в металлолом. В распоряжении музея остаются считанные километры рельсов

2007

Паровозы — популярная кинодекорация: в музее проходят съемки клипа группы Billy's Band и двух художественных фильмов: военной драмы «Сердце врага» и комедии «Если бы да кабы»

История музея начинается, когда эпоха узкоколейных железных дорог уже давно в прошлом



шого частного музея количество туристов, но еще большим спросом пользуется музейная дрезина — главное местное развлечение. Сейчас музею принадлежит всего 2 км путей, количество техники постепенно растет, и велика вероятность того, что уже очень скоро при соответствующей поддержке музей сможет позволить себе проложить еще несколько километров дороги и пустить по рельсам сковавшиеся в ангаре кукушки.



Интересный исторический факт

Один из экспонатов музея — двухосный мотовоз МД54-2. Такие мотовозы в прошлом выпускались Истинским заводом. С 1953 по 1962 год их было выпущено 2000 штук. Мотовозы сооружались на основе самого популярного в СССР гусеничного трактора ДТ-54.

Использование автотракторных агрегатов для нужд узкоколейного транспорта было массовым: они работали в карьерах, толкали вагонетки, однако когда музейные работники задалась целью найти хоть один рабочий мотовоз, это превратилось в сложную задачу. Большинство из тех, что попадались на глаза музейным работникам, были заброшены и сломаны. И вот в 2000 году сотрудники музея решили совершить вылазку на кирпичный завод под Юрьевом-Польским. Здесь все было устроено, как десятилетия назад: кольцевая печь, ряды сушильных навесов, формовочная машина. Но главным сокровищем для музейщиков стала узкоколейка, где обнаружился рабочий мотовоз МД54-2. Это был рабочий инструмент, который завод ни за что не согласился бы отдать в музей, ведь на производстве он был куда нужнее. Несколько лет сотрудники музея приезжали в Юрьев-Польский и опекали свою находку, уговаривали завод не сдавать мотовоз в металлолом, объясняли его ценность и уникальность. И вот в 2005 году наступил момент, когда новое руководство завода решило провести модернизацию, и музей наконец получил свой долгожданный экспонат. Сейчас мотовоз восстановлен и красуется рядом с другими, но эта история отлично показывает, каким трудом дается железнодорожному музею пополнение коллекции.

ПОЕЗД ДАЛЬШЕ НЕ ИДЕТ

Переславский железнодорожный музей: узкоколейка как памятник миру до нефти



Борислав
Козловский
Журналист

На рельсах стоит черный автомобиль из 1950-х: плавные рыбы формы и капот, как лоб у дельфина. Фары слегка проржавели, краска облуплена, и под бампером со вмятиной ожидаешь увидеть спущенные колеса — но колеса автомобиля внезапно оказываются чугунными, вагонными. «Это ЗиМ, он когда-то был скорой помощью из гаража электростанции города Балахна», — рассказывает, перешагивая шпалы, экскурсовод Вадим Вадимович. — Электростанция раньше работала на торфе. С поселками, где торф добывали, ее связывала большая сеть узкоколеек. Обычных дорог там не было. И вот, чтобы начальство перемещалось с комфортом по своим служебным делам, они взяли этот списанный ЗиМ из гаража и в местных мастерских поставили его на железнодорожный ход».



Четырехосный мотовоз — самоходная электростанция ЭСУ2а-511 Губинского механического завода

Такие мотовозы производились в 1972–1988 годах, этот используется в музее в хозяйственных целях

Вадим Вадимович показывает на снимок: «Вот, собственно, запуск этого автомобиля перед воротами депо. Прикуриваем от аккумулятора, там дымок видно — работает. Мы на нем даже прокатились, попробовали его на ходу».

Депо, довоенный кирпичный ангар за спиной, то и дело напоминает о себе порциями фокстрота из репродуктора. Туристам нравится. Одиннадцать утра субботы, морозно и ветрено, но у путей Переславского железнодорожного музея перетаптываются человек восемь — ждут своей очереди проехать на ручной дрезине. Двое берутся за рукоятки, еще двое могут усестись по бокам платформы — и конструкция, которую иногда называют бешеной табуреткой, за минуту разгоняется до скорости велосипеда. Уехать получается не дальше 500 метров в лес — там дорогу перегораживает слагбаум. Дальше, за березовым лесом, начинается Блудово болото. На сайте музея с гордостью упоминают, что ему Пришвин посвятил целую сказку «Кладовая солнца».

Вадим Вадимович Миронов, сотрудник и сооснователь музея, тоже пишет сказки. Например, «Душа дороги» начинается так: «В те далекие годы у узкоколейной железной дороги пропала душа, и осталось только тело». Но заканчивается все хорошо: «На большой поляне среди леса стояли паровозы. Один из них поднимал пары, и люди заботливо протирали ему бока. «Кажется, это то, что мне нужно», — подумала душа, спускаясь в плотные слои запахов леса».

«Большая поляна среди леса» — это поселок Талицы под Переславлем, в трех часах энергичной езды на автомобиле от Москвы. Чтобы попасть в Переславский железнодорожный музей, нужно за 25 километров до цели свернуть с шоссе на разбитый асфальт и твердо помнить, куда направляешься, — потому что тут проезжающих пытаются переманить к себе Музей чайника и Музей денег, расквартированные каждый в своей избе бодрой раскраски. Железнодорожный музей — такая же частная затея, но другого масштаба. В 1991-м энтузиасты выкупили у государства целую железную дорогу — 41 километр узкоколейных путей, которые проходили по торфяникам.

Хотя пути проложили только перед войной, торф начали добывать в промышленных масштабах еще в XIX веке. Тогда он был для России чем-то вроде нефти, газа и электричества одновременно: служил топливом и для паровозов, и для паровых машин на фабриках. «Жгли в топках, топка грела котел, котел вырабатывал пар, паровая машина крутила станки и так



Ручная дрезина

Главный аттракцион музея, к которому регулярно выстраивается очередь

далее», — объясняет Вадим Вадимович. — «Кусковой торф подвозили по деревянным рельсам лошадьми к берегу Плещеева озера, там перегружали в большие деревянные лодки, katerом эти лодки через Плещеево озеро буксировали в реку Трубеж, и они причаливали к фабрикам. Но этот способ тоже был неудобным, постольку поскольку только летом, и каждое лето, если сухое, уровень воды падал, и Трубеж мелел».

«На большой поляне среди леса стояли паровозы. Один из них поднимал пары, и люди заботливо протирали ему бока»

Нефти девятнадцатого века требовалось что-то вроде нефтепровода. И на эту роль идеально подходили узкоколейки — миниатюрные железные дороги с миниатюрными поездами. В Талицах интервал между рельсами — 75 сантиметров: это вдвое меньше, чем на стандартной колее, по которой ходят обычные поезда, от «Сапсанов» до метро и городских трамваев в Москве.

Самым знакомым выглядит вагон, который кажется уменьшенной копией вагона обычной под-

московной электрички. Он остался от рабочего поезда. «Местные, когда приходят к нам в музей, с удовольствием вспоминают, что сами на нем ездили. Называли его «кукушкой», — говорит Вадим Вадимович. Еще в 1960-е «кукушка» возила через торфяники пассажиров — из одного поселка в другой. Когда торф прекратили добывать, эти поселки стремительно опустели.

В музее «кукушку» отказываются считать экспонатом — не вышла возрастом. По-настоящему старые вещи — это, например, локомобиль с английского завода Marshall, похожий на трактор в стиле стимпанк. Вопреки названию, у него мало общего и с локомотивом, и с автомобилем. И даже с трактором. Во-первых, ему не нужны рельсы. Во-вторых, он не самоходный: эту конструкцию перевозили с места на место лошади. «Его назначение — стоять и крутить колесо, от которого приводятся в действие самые разные механизмы. То есть это фактически паровой двигатель, какие использовались, когда еще эпоха электричества повсеместно не наступила. А у нас в стране была масса мест, куда электричество до 50–60-х годов так и не дошло», — поясняет Вадим Вадимович. Он охотно углубляется в детали: «На торфоразработках такие механизмы использовались с конца XIX века. Они приводили в действие первые торфяные машины. Торф поднимался из ямы, где работали ямщики, которые набрасывали торф на ленту транспортера металлическими лопатами. Специальный



Паровоз Кп-4-300, 1954

Произведен на заводе имени Дзержинского в Хржанове (Польша)

пресс измельчал торф, как мясорубка, и выдавливал его в виде такого непрерывного кирпича, который разрезали на куски и развозили сушиться. И весь этот механизм приводил в действие собственно вот такой локомотив».

Найденное, как правило, не годится для того, чтобы быть выставленным сразу по приезде. Ржавый паровоз выглядит так, будто пережил лобовое столкновение

Котел локомотива вытащили из болота под Дубной: «Нашли совершенно случайно. Он лежал, погружаясь в торф, на боку. До 50-х работал где-то за каналом Москва–Волга, и как только там прекратилась добыча торфа, его бросили. Хорошо, что в тех краях был недалеко дачный поселок, и мимо него была тропинка, по которой дачники ходили от электрочки. Стоило немалых трудов его оттуда вытащить — пять километров бульдозером по земле, потом погрузили уже на автомобиль и привезли сюда».

Половина музейной работы — розыск будущих экспонатов. Одно дело — просто собирать спи-

санную технику по всему бывшему СССР (в музее есть, к примеру, паровозы из Армении и Азербайджана). А еще бывают экспедиции на грани авантюры. Сотрудники месяцами копаются в архивах и жадно ловят слухи о том, что на каком-нибудь торфянике видели какую-нибудь ржавую вагонетку. Часто жители деревень, которые стоят у заброшенных узкоколеек, ездят в лес за грибами или клюквой на самодельных дрезинах и во время таких поездок замечают старую технику среди брусники и мухоморов. Тогда после долгих переговоров с местными в Переславском музее грузят свою мотодрезину в багажник пикапа и отправляются за добычей в лес вместе с грибниками.

Найденное, как правило, не годится для того, чтобы быть выставленным сразу по приезде. Ржавый паровоз с мятой кабиной выглядит так, как если бы пережил лобовое столкновение: «Из Мордовии привезли. Тоже лежал на боку на земле. Правда, не в болоте, а на краю поселка. Над этим паровозом поиздевались местные жители в свое время. Его уронили умышленно набок», — Вадиму Вадимовичу трудно сдерживать возмущение. Но сбоку от депо уже лежит другая кабина от такого же паровоза, которой заменят старую. Восстановление занимает обычно несколько месяцев, если не целое лето.

Образцовый результат реставрации — вагон-снегоочиститель, спрятанный внутри депо. Ни одна деталь его деревянной обшивки не дожила в целости до нашего времени —



Стрелочный указатель

все их пришлось выпиливать заново, сверяясь с архивными фото и чертежами. Он похож на дачную веранду на колесах: дощатые стены с большими окнами, которые сходятся под острым углом впереди. И покатые, как скос крыши, загадочные деревянные крылья внизу. Миронов с бесстрастностью энциклопедии сообщает: «Оборудован парой плугов, или ножей, которые имеют возможность опускаться до уровня рельсов. Вагон утяжелен специальным металлическим балластом, чтобы не сходил с рельс, когда втыкается в снежный покров».

Несмотря на возраст и хрупкость, это действующий инструмент: в особенно снежные зимы его выводят из депо — чистить пути. «Идет в одну сторону — расчищает узкую полосу от снега. Когда локомотив его тянет за собой, крылья раскрываются под углом в 45 градусов. Обратно он едет и этот снег отбрасывает дальше от путей. Получается такая траншея в снегу».

Миронов жалеет, что показать выходит только поезда, а в запасниках ждут артефакты, которые негде выставить — от формы машинистов до станционных фонарей. Или, например, жезловая система — хитроумный способ предотвращения катастроф, изобретенный чуть ли не одновременно с повсеместным внедрением электри-

чества. Как не дать двум поездам столкнуться лоб в лоб? На станциях по обе стороны одноколейки вешают два шкафа, соединенных электрическим проводом. В шкафах хранятся жезлы, и каждый проезжающий машинист обязан остановиться и захватить такой жезл с собой. Особенность системы в том, что она не позволяет извлечь из шкафов сразу два: как только один достали, шкафы блокируются, пока его не положат обратно — на том или на другом конце дороги. Значит, одновременное присутствие двух поездов, несущихся навстречу друг другу, исключено — если не брать в расчет случаи, когда машинист намеренно не остановится взять жезл. «Но когда не было этого устройства, такие случаи запросто случались. На узкоколейке под Тулой вместо жезловой системы был просто телефон. Уже в советское время было два инцидента — и только в одном случае машинистам удалось затормозить».

Отдельные артефакты музей распродает как сувениры. В лавке, обустроенной внутри вагона «кукушки», можно купить, например, кусок рельса с гравировкой «Кузнецкий металлургический завод имени Сталина. 1947 год». Или дореволюционную металлическую табличку на вагон.

Один лунно-белый огонь значит «разрешается проводить маневры». Два коротких звука свистка или духового рожка — это сигнал «тише».

Хочется найти сигнал «спасибо», но, похоже, в суровом и емком языке железнодорожной вселенной ничего такого нет.

ПЕРВЫЙ ПЛАН

Паровоз Гр-269 завода им. Карла Маркса в Бабельсберге, 1950

Был доставлен из Грозного, с недостроенной Грозненской детской железной дороги

Паровоз редко можно увидеть под парами, поскольку он слишком тяжел для хлипкого железнодорожного полотна Переславской дороги

После Великой Отечественной войны промышленные узкоколейки Советского Союза испытывали острый дефицит паровозов, которые начали производить в Бабельсберге

С 1947 по 1956 год завод в Бабельсберге построил более 420 паровозов серии Гр — этот был 269-м. В основном Гр сейчас используются на детских железных дорогах

Гр-269

Как и все музеи механики, Переславский железнодорожный музей обладает ни с чем не сравнимым обаянием живой старины. Запуская по рельсам очередной экспонат, сотрудники как будто запускают машину времени — и при этом позволяют посетителям на ней покататься. В коллекции есть самые разнообразные машины советского периода — от паровозов и мотовозов до передвижных вагонов-лавок и дрезин. Сотрудники музея регулярно отправляются в экспедиции за новыми экспонатами, которые приходится отбивать у природы и у тех, кто, не осознавая их ценности, сдает старые «кукушки» в металлолом. Узкоколейная дорога — сама по себе музейный раритет и необыкновенная ценность. Российский музей узкоколейки постепенно обрастает экспонатами и превращается в настоящую сокровищницу старинной техники.

1.



1. Стрелочный станок с флюгаркой под керосиновое или свечное освещение

Три основных цвета сигнализации — красный, желтый и зеленый, однако на железной дороге они прижились только в 1920-е годы. До этого красный свет означал «стоп», зеленый — «тише», а функцию разрешающего выполнял белый цвет. Кстати, в правилах сигнализации различаются три оттенка белого цвета: лунно-белый, молочно-белый и прозрачно-белый. Молочно-белые огни применялись в стрелочных флюгарках

2.



2. Английский локомотив

Этот стационарный локомотив английской марки Marshall был выпущен в начале XX века и приводил в движение торфяной элеватор на торфоразработках Раменского торфопредприятия в районе города Дубна Московской области. Приобретен музеем в 1999 году



← Комплект электрожелезных аппаратов системы Трегера

Железная система — хитрый способ предотвращения катастроф, изобретенный одновременно с повсеместным внедрением электричества. По обе стороны от станции вешалось по шкафу с жезлами, и каждый проезжающий машинист был обязан взять жезл из шкафа. В этот момент оба шкафа блокировались, и машинист поезда, идущего навстречу, понимал, что надо переждать, чтобы не произошло столкновение

1. Четырехосный вагон-цистерна малой грузоподъемности Выксунских мастерских

Был построен около 1920-х годов

1.



2. Решетка радиатора локомотива

Один из классических примеров советского дизайна техники — решетка с эмблемой завода-изготовителя

3. Четырехосный крытый грузовой вагон Алтайского завода

Вагон 1960 года выпуска находится в отличном состоянии — в таких по узкоколейке могли перевозить большие грузы

4. Фрагмент танк-паровоза фирмы «Краусс»

От этого в прошлом массивного танк-паровоза 1910 года сохранилась только экипажная часть. В музее много экспонатов, которые только ожидают своей очереди на реставрацию, а пока что находятся в плачевном состоянии

2.



3.



4.





1.





← **Одноцилиндровый локомотив завода «Ланц» (Германия), конец XIX века**

Передвижной паровой двигатель для сельскохозяйственных нужд и выработки электричества в полевых условиях. Паровая машина и привод не сохранились

1. Пассажирские вагоны на запасных путях

В музее есть несколько четырехосных пассажирских вагонов, и только один двухосный 24-местный пассажирский вагон 2–3 класса фирмы «Герлиц» восстановлен до рабочего состояния

2. Дизельный мотовоз МД-54 Истинского машиностроительного завода, 1963

Был приобретен музеем в середине 2000-х годов, после того как кирпичный завод в Юрьеве-Польском, где он работал, был модернизирован. Из-за особенностей конструкции такие мотовозы на основе тракторного двигателя применялись в основном на промышленных, а не на пассажирских узкоколейках. Восстановлен до рабочего состояния

3. Двухосная шахтная вагонетка

Для угля и руды, была выпущена в 1970–1980-х годах

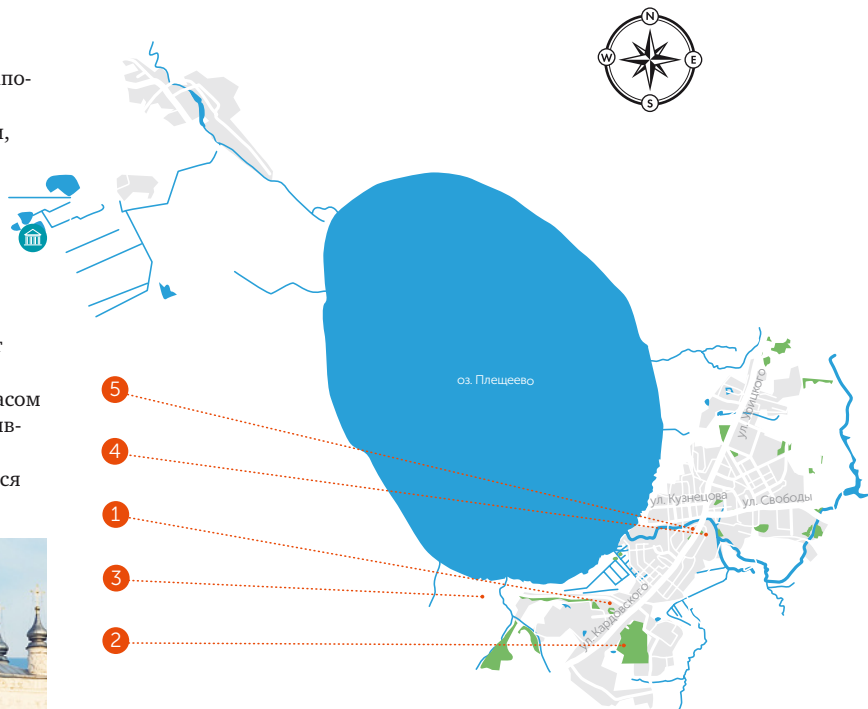


ОКРЕСТНОСТИ

1. Историко-архитектурный и художественный музей-заповедник

Музейный пер., 4

Переславль-Залесский музей-заповедник — один из крупнейших провинциальных музеев России, располагается на горе в южной части города на территории бывшего Горичьего монастыря, основанного в первой четверти XIV века. В XVIII столетии этот монастырь был центром епархии. Особого внимания заслуживает Успенский собор, украшенный внутри великолепным иконостасом в стиле барокко. Рядом — Богоявленская церковь с высокой колокольней, откуда открывается прекрасный вид на весь город.



2. Переславский дендрологический сад

Журавлева, 1

Дендросад — уголок удивительной для края природы на территории города. Это любимое место отдыха для горожан и гостей Переславля. Коллекция, выращенная из семян отечественных и зарубежных ботанических садов, насчитывает около 1000 видов, форм и разновидностей декоративных, плодовых и лесобразующих деревьев и кустарников. На площади более 50 гектаров произрастает около 70 тысяч растений. Это природная флора Японии и Китая, Северной Америки, Средней Азии, Дальнего Востока и Сибири, Кавказа и Крыма.



3. Музей-усадьба «Ботик Петра I»

Переславский р-н,
местечко «Ботик»

Музей-усадьба «Ботик Петра I» находится в 4 км от Переславля-Залеского на юго-западном берегу Плещеева озера. Здесь в конце XVII столетия Петр I построил «потешную» флотилию, заложив основы русского военно-морского флота. Единственное сохранившееся до наших дней судно — бот «Фортуна», по местному преданию, сделанный самим Петром I, — хранится в специально построенном для него в 1803 году здании. Все предметы, представленные в этом музее, уникальны.

4. Валовое кольцо

Переславский кремль — старый город почти на 2,5 км очерчен хорошо сохранившимся до нашего времени валовым кольцом середины XII века. В первые столетия существования Переславля высота земляной насыпи достигала 16 метров, теперь же 10–12 метров, ширина гребня — 6 метров. В древности по гребню вала располагались двойные деревянные крепостные стены с двенадцатью сторожевыми башнями, названия которых совпадали с названиями башен Московского Кремля.

5. Красная площадь

Красная (Соборная) площадь — сердце древнего Переславля. Именно здесь Юрий Долгорукий в 1152 году заложил «церковь каменную Святого Спаса» — белокаменный Спасо-Преображенский собор, предназначенный для нужд княжеского двора и гарнизона города-крепости. Здесь же когда-то звонил вечерний колокол, созывавший переславцев в дни всеобщих праздников и бед. По преданию, на Красной площади Переславля находился и княжеский терем — деревянный дворец в 2–3 этажа, соединенный с хорами собора протяженной галереей. В этом месте появились на свет и получили крещение в Спасе многие переславские князья, в том числе и русский полководец Александр Невский.



SUMMARY

History & facts



The narrow gauge line in Pereslavl was built in 1920 and reached approximately 200 km by 1970, whereas today all that remains are 2 km of tracks in a deep forest. The local railroad museum, founded in 1991, is endlessly flooded with tourists wishing to ride a handcar, visit a small copy of a steam engine, observe a rail-adapted car and other unique technology lovingly restored by “cuckoo” lovers. The narrow gauge line and its trains were nicknamed “the cuckoo” in those years when this was the most accessible and popular way of moving from one local village to the other, as well as the main line of transportation moving peat directly from production sites to power plants, factories and other urban enterprises. Today the “cuckoo’s” former significance is reflected in the museum only through the variety of technology presented. The miniature-sized engines and carriages can cause a whole spectrum of feelings — admiration to tenderness. The staff organize regular expeditions all over the country for new exhibits, discovering tracks dismantled for scrap metal, and engines tipped over and rusting for decades. Gradually, the museum is expanding, getting new and improved visitors’ parking lots, new hangars, and newly restored machines back on the tracks. The museum’s website has a plethora of stories about the difficulties experienced acquiring the objects — and the local tour guides have even more. The “cuckoo” is still in service.

Collection



Like any mechanics museum, the Pereslavl Railroad Museum has the incomparable charm of living antiquity. When they launch an exhibit, it’s like they launch a time machine and let the visitors ride it. The collection includes a variety of Soviet-time machines, steam engines and rail cars to movable shop cars and handcars. The staff is constantly on the hunt for new exhibits they are forced to wrangle back from nature and from people who do not realize the value of the old “cuckoos” and sell them for scrap metal. The narrow gauge line is in itself a museum grade rarity and extremely valuable. The Russian narrow gauge museum is slowly gaining more exhibits and turning into a veritable treasure trove of old technology, such as, for example, one of the key exhibits, the Gr-269 steam engine made in 1950 at the Karl Marx factory in Babelsberg. It can rarely be seen on the move owing to its weight, too great for the flimsy Pereslavl tracks. After the Great Civil War, the Soviet Union’s industrial narrow gauge lines were experiencing severe engine shortage, so they started making engines in Babelsberg. The factory made over 420 Gr-series locomotives between 1947 and 1956, and this one was number 269. The Gr are now mostly used for children’s trains, and this one was delivered from the unfinished Grozno railroad.

Around museum

The Museum and Reserve of History, Architecture, and Art

The Museum and Reserve of Pereslavl-Zalessky is among Russia’s largest provincial museums, sitting atop a hill in the southern part of town on the spot where in the first quarter of the 14th century the Goritsky monastery was established, to become the center of the eparchy in the 18th century. Particularly noteworthy is the Dormition Cathedral with its excellent baroque iconostasis. Next to it is the Church of the Epiphany with its tall belfry that affords a great view of the city.

Manor museum Peter the Great’s Dinghy

The manor museum is 4 km away from Pereslavl-Zalessky, on the southwestern bank of Lake Pleshcheyevo. Here, in the late 17th century, Peter the Great built a “toy” flotilla which became the basis for Russia’s navy. The only vessel remaining to this day is the Fortuna dinghy, built by Peter the Great himself according to local lore, stored in a special building made for it in 1803. All of the items in this museum are unique.

The Red Square

The Red (Cathedral) Square is the heart of ancient Pereslavl. Here Yuri Dolgorukiy built in 1152 the “stone church of the Holy Transfiguration”, a masonry cathedral of the Holy Transfiguration meant to serve the prince’s court and the garrison of the fortress. Here, the assembly bell rang, calling the people together on days of general celebration or woe. Legend has it that the Pereslavl Red Square was also where the prince’s house stood, a two or three story wooden palace, linked to the cathedral’s top level with a long gallery. Many Pereslavl princes were born here and baptized in the Holy Transfiguration cathedral, including Russian military hero, Alexander Nevsky.

Information



📍 Address

Yaroslavl Oblast, Pereslavsky District, Talitsy village, (Kupanskoye post office),
1 Leskhoznaya St.
www.kukushka.ru

📶 Wi-fi

Unavailable

📷 Photography permitted

♿ Special needs

Not adapted

🕒 Opening hours

Open daily except Monday and Tuesday in spring, summer and fall from 10 am to 6 pm

In winter, daily except Monday and Tuesday from 10 am to 5 pm

☎ Phone number

+7 (48535) 4-94-79

💰 Entrance fees

Adults — 150 RUR

Schoolchildren — 50 RUR

Preschoolers and employees of museums — free of charge

Hand car ride:

Adults — 150 RUR

Schoolchildren — 50 RUR

Preschoolers and employees of museums — free of charge

🎁 Gift store

Located in an old mobile store carriage, the kind used on many railroads in the early 20th century to sell various goods on stations without shops. The carriage offers various souvenirs, postcards, railroad history literature and more

Музейный гид

Путеводители по музеям
России 2014

1p.fondpotanin.ru

Некоммерческое партнерство
«Переславский железнодорожный музей»

Издано при поддержке Некоммерческой
благотворительной организации
«Благотворительный фонд В.Потанина»
fondpotanin.ru

Куратор издания:

Наталья Золотова

Над изданием работали:

Мария Семендяева, Евгений Орешин,
Наталья Стулова, Андрей Новиков,
Дарья Гашек, Елена Ставицкая,
Татьяна Князева, Евгения Николаева,
София Гарбовская

Автор текстов:

Борислав Козловский

Фотографии:

Пресс-служба Переславского
железнодорожного музея,
РИА «Новости», Diomedia, Fotolink, Getty
Images/Fotobank, Legion-Media

Инфографика:

Анна Симонова

**Благодарим за помощь в работе
над изданием:**

Директора Переславского
железнодорожного музея Сергея
Дорожкова и пресс-атташе Артура
Берзина

**Составление, оформление,
издательская подготовка:**

Ателье «Афиши» atelier.afisha.ru
ООО «Компания Афиша», 117105,
г. Москва, Варшавское ш., 9, стр. 1.

На обложке:

Паровоз К^п-4-469, з-д. Хржанов,
Польша, 1955

Тираж 1500 экз.
ООО «Типография Эй Би Ти Групп»
107241, г. Москва, Черницынский пр., 3, стр.3

ISBN 978-5-91151-200-2

УДК 656.2:069.02
(470.316-21)(036)

ББК 39.4я2

М89

© Благотворительный фонд В.Потанина, 2014



«С чего началось, и почему я начал писать о двух паровозах — я не знаю. Скорее всего, это оттого, что их уже нет. Они ушли. Это последнее, что сотворил человек, понятное простым людям. Колесо — понятно, пар понятен. Огонь понятен... Ну, вот и катится. Между прочим, особый восторг паровоз вызывал в самом начале в Англии и даже в России. И не в ком-нибудь, а в самом Пушкине. Он мечтал увидеть английскую «чугунку». Появился паровоз. Сначала его боялись. Очень боялись, что у коров пропадет молоко от их крика. Я представляю, как боялись, когда эта громадина с огнем извергала снизу пар, сверху — пар, светилась. Так паровозы вошли в нашу жизнь».

РЕЖИССЕР РЕЗО ГАБРИАДЗЕ
О СВОЕМ СПЕКТАКЛЕ «РАМОНА»

