



Хранителі поліської «Кукушки»

Нам вдалося побувати у досить цікавому і незвичному музеї просто неба, на подвір'ї сім'ї залізничників – музеї імені «Кукушки» в селі Антонівка Володимирецького району.

Людмила та Олександр Мельники – громадські активісти, члени Асоціації збереження історії залізниць України. Родина обстоює вузькоколіяку Антонівка-Зарічне, аби зберегти історію та продовжити її роботу сьогодні. Як і багато років тому, ця вузькоколіяка є стратегічно важливим об'єктом, вважає подружжя, адже деякі населені пункти вздовж залізничного полотна досі мають лише це транспортне сполучення.

Садиба Мельників розташована біля депо та старовинних вузькоколіяних рейок, датованих 1895 роком. Це й не дивно, адже з вузькоколіякою пов'язана родинна історія Мельників. У Людмили, наприклад, на залізниці працювала вся сім'я і вона з неабияким завзяттям розповідає про свою родину:

– Зараз ви мусите собі уявляти... Як сідаєте у вагон вузькоколійки, розглядаєте обличчя людей, вивчаєте поліські краєвиди... А акомпонує вам у цьому нетривіальному занятті – ковбаса із бобра, свіжий хліб і сало... Маминога прапрапрадіда направили сюди на роботу, як спеціаліста по паровозах аж із Хмельниччини. Вся родина Ярмошків, моєї мами родина, фактично є засновниками, людьми, які будували цю вузькоколіяку. Перший майстер післявоєнний, 1945 року, був теж Ярмошк. Людмила розповідає також про свою матір, Лідію Ярмошк, яка працювала на вузькоколії ще з 1980 року й віддала залізницю 26 років:

– У неї люди і хворіли, і народжувалися в рейсі. У нас вдома постійно була купа людей, бо пасажири приїжджали сюди, а до по-

каже, що рейс міг затягнутися на кілька діб через технічні несправності. Мама ж її завжди була готова до таких ситуацій:

– У неї завжди була з собою дуже велика сумка їжі. Там могла бути банка сала, обов'язково консерви, був якийсь хліб. Добре, що в нас по вузькоколії не велика відстань між селами. Протриматися кілька днів посеред лісу, охороняючи потяг та підготовуючи пасажирів, було цілком можливо.

Олександр Мельник, чоловік Людмили, змалечку готувався оволодіти затребуваною на той час професією залізничника. Його дід, батько та старший брат також працювали на залізниці:

– Я знав, що буду залізничником. Я почав з наглядача поїздів: швидко бігав, знеплював вагони, махав прапорцем з радіостанцією. А потім помалу став майстром з ремонту тепловозів. Це все прийшло з часом.

Людмила додає:

– Чоловік в мене більше технік. Фактично оці тепловози його дітище. Він прийшов на роботу в 2008 році. Тоді було два вбитих тепловози і йому ще дали третього. В результаті він з трьох зробив прекрасний рухомий склад.

На подвір'ї Мельників стоїть масивний червоний тепловоз ТУ-6, який відрізняється від інших механічною простою передачею, економічністю й зручністю в експлуатації.

Людмила розповідає, що тепловоз привіз сюди Дмитро Бабарика, який, побувавши якимось у цих краях, захопився ідеєю збереження вузькоколійки. Тоді Дмитро був студентом-транспортником, що цікавився раритетним поліським поїздом та бачив у ньому великі перспективи.

У 2006 році, коли вузькоколіяка переживала не найкращі свої часи.

воз із Закарпаття. Вони також придбали нові деталі для нього. До Антонівки з'їжджалися кияни, львів'яни, донеччани та долучалися до відновлення історії. З часом до ініціативи приєдналися волонтери з Польщі, Німеччини, Росії. Дмитро й досі спільно з друзями допомагає діставати необхідні деталі для вузькоколійки, займається організацією екскурсійних турів вузькоколіяками України. Залізниця згрупувала довкола себе небайдужих людей, а автентичні об'єкти на кшталт тепловоза й дрезини врешті здобули величезну цінність. Раніше ж, за словами Мельників, усе це здавалося на металобрухт.

Першим експонатом в майбутньому музеї у 2007 році стала старовинна дрезина. Її використання вали для перевезення службового персоналу, для інспекторських поїздок, виконання ремонтних робіт. Олександр власноруч врятував техніку від гниття на звалищі, викупивши її та повністю відреставрувавши. Грунтування дрезини й капітальний ремонт двигуна стали можливими завдяки фінансуванню австрійця Вольфрама Венделіна, члена Європейської асоціації зі збереження вузькоколіяних залізниць. Цікаво, що коли Олександр запропонував австрійському колезі поставити у дрезину сидіння з мерседеса, то Венделін відреагував категорично: «Все повинно бути так, як є». Олександр і сам згодився, що об'єкт мусить мати первозданий вигляд, бути максимально близьким до оригіналу.

Ще один врятований експонат – кадка. Свого часу її наповнювали вугіллям на землі, а потім краном підіймали й ставили на паротяг. Олександр щиро тішиться, що має такий експонат у своїй колекції, адже з часом його цінність все більше зростає.

Нині музей – основна родзинка

стийно була купа людей, бо паса-
жири приїжджали сюди, а до по-
їзда було довго. І от вони постійно
зупинялися в нас. Друзів тепер
море по всьому світові. Людмила

У 2000 році, коли вузвкоколія
переживала не найкращі свої часи.
Тепловози були несправні й не
вистачало запчастин. Дмитро ра-
зом із однодумцями привіз тепло-

обільше об'єкта.
Нині музей – основна родзинка
«Бурштинового шляху», яким із за-
доволенням мандрують туристи.

Вікторія РОМАНЮК