

[Вести. Репортер](#)

№15(33) 25 апреля - 1 мая 2014



Широкие горизонты узкой колеи

Как из захолустной железной дороги сделать успешный национальный бренд

Текст: Виталий Цвид Фотографии: Евгений Малолетка для «Репортера»

Украинская семья сделала смыслом жизни спасение уникальной железнодорожной ветки — узкоколейки, тянущейся между селами ровенской области. Когда-то эта дорога была главной веной промышленности края. Теперь она — важная туристическая достопримечательность. «Репортер» разбирался, как узкоколейка влияет на жизнь целого региона

Кукующий экспресс

Иду по вагону, как матрос в качку, хватаясь за поручни и спинки лавок. Это с непривычки. Поезд ведь необычный. Узкоколейный (его ж/д-полотно уже обычного на 69 см). Таких в Украине всего три: в Закарпатье, на Кировоградщине и здесь, в Ровенской области, состав «Антоновка – Заречье». Наш поезд ходит по самой длинной колее не только в стране, но и во всей Европе – 106 км. И все по лесу.

Причем, это вам не широкая железная дорога на двухметровой щебеночной насыпи и бетонных шпалах. Это – проложенные между соснами и можжевельниками рельсы на расстоянии в детский шагок друг от дружки, которые, идя за грибами, можно не заметить, и споткнуться. И по ним ходит поезд! Или поездок, как его здесь называют. А еще «кукушка» – это потому, что когда-то в селах по прибывающему поезду люди время узнавали: засвистел паровоз – пора корову выгонять – вроде настенных ходиков с кукушкой.

Курсирует поездок два раза в сутки: в 7 утра отправляется с Антоновки и в 11 прибывает на конечную станцию райцентр Заречное, обратно оттуда выезжает в 13 и возвращается в Антоновку в 17. Ранее в составе поезда было четыре пассажирских вагона, но уже больше года, экономии ради, тепловоз цепляет лишь два. Как трамвай. Хотя были времена, когда по полесской узкоколейке ходили эшелоны из 20-30 вагонов.

Лес и рельсы

Рассматривая на карте кривую, как кардиограмма схему движения поезда «Антоновка – Заречье», не стоит даже пытаться найти в ней хоть какую-то логику. Ее там нет. К примеру, почему станция «Владимирец» находится аж в четырех километрах от самого районного центра Владимирец – это же час ходьбы по лесу? Зато на хутор Луко населённостью 30 душ поездок милостиво заезжает, делая при этом солидный крюк? А когда «кукушка» в пути, скрипя рессорами, круто заворачивает то вправо, то влево, складывается впечатление, что рельсы тут ложились, как ручей пробивается – где легче течь. И так оно почти и было.

Древесина. Качественный сосняк, березняк, дуб, которых в Ровенском Полесье несметные гектары – вот причина появления узкоколейки. Ближайшая транспортная магистраль, по которой полесское дерево можно было везти в Европу, – это железная дорога Киев – Варшава. Но к ней спиленные бревна нужно было еще на чем-то доставлять из самой лесосеки. И в 1902 году от станции Антоновка в направлении участка лесозаготовки проложили первые километры узкоколейки. Вырубив древесину на одном участке леса, лесозаготовщики переходили на следующий, а вслед за ними шли телеги со шпалами и рельсами. Вот так, петляя то на север, то на юг, обходя болота и некачественные лесопосадки, и пролегло 106 километров полесской узкоколейки. Курсировали по ней лишь грузовые поезда.



Подножка тамбура для здешнего люда такая же родная, как порог собственного дома

– Работы на вывозке леса было столько, что мы не успевали котлы в паровозах чистить, – вспоминает Юрий Ярмошик, машинист, сорок лет проработавший на полесской узкоколейке.

Железнодорожные петлички на робе – это у Юрия Степановича наследственное: отец был машинистом, брат, к слову, тоже им стал. Родился в 1934-м в Антоновке, здесь учился в школе, заканчивая ее уже при немцах. Они лесника угнали в Германию, а его большую хату отдали под школу. После восьми классов Юра закончил в Сарнах курсы помощников машинистов, два года побросал уголь в паровозную топку да подергал вагонные сцепки, и затем получил корочку машиниста.

– Поначалу, помню, даже в аварию по неопытности попал, – Степанович чешет плечо, которое с тех пор ноет. – Еду я, значит, скорость под пятьдесят, помощник пар стравливает, проходной зеленый, и тут за поворотом – глядь... состав, углем груженный стоит. Я конечно, по тормозам, но толку с этого, когда сзади 15 вагонов по 30 тонн налегают. Короче, от столкновения мой паровоз стал на дыбы, а оторванные колесные пары потом в угле откапывали. Слава Богу, все живы остались. Как рассказывал на суде уполномоченный из прокуратуры, пьяный стрелочник не открыл надобный сигнал.

Первый пассажирский

К началу 70-х годов минувшего века промышленные запасы древесины в лесах Ровенщины исчерпались. Рельсы начали покрываться ржой. Еще немного и народ в округе растащил бы шпалы на укрепление сараев, а рельсы для кузнечных нужд. Но нашлась в железнодорожном ведомстве светлая голова, которая вспомнила о тамошних,

окруженных сплошными болотами и лесами селах, единственное сообщение между которыми – запряженная лошадь. И по узкоколейке пустили пассажирский поезд.

– Поездок оказался настолько востребованным, – рассказывает старый машинист, – что люди не помещались в четырех вагонах, и забирались на крышу. Обычно, на вагоне человек по тридцать, свесив ноги, ехало с ветерком. Бывало, подъезжаем вечером к Антоновке, а там многим пассажирам нужно пересаживаться на киевский поезд, и за пять минут успеть взять билеты. Такое начиналось – хоть кино снимай. За полкилометра до станции уже прыгали с крыш, с подножек, кувыркались по земле, ловили друг друга, чемоданы на головы сбрасывали. Но под колеса не попадали. А то бы мне – тюрьма. Но, слава Богу, за 40 лет ни одного выговора, одни поощрения. И в доказательство Степанович достал из серванта ветхую газетой обложенную «Трудовую книжку»: «За выполнения социалистических обязательств, в честь 100-летия В. И. Ленина выдана премия – 10 рублей»... «За проявленную бдительность в пути следования выдана премия – 15 рублей».

– А что за бдительность проявили, Юрий Степанович? – листаю документ.

– Да, понимаешь, лосиха на рельсы выбежала, – объясняет машинист, – а я успел затормозить, благо порожняком ехал. Оказалось, что ее загонщики гнали на первого секретаря обкома партии. У них там царская охота была.

Тамбурные трюки

Едем, будто на карусели – скорость поезда около 30 км/час. Кажется, выскочил бы и побежал быстрее. Не зря его называют поездок. Здесь все, будто игрушечное – вагончик с узенькими дверями, через кои обычно заходят бочком, короткие деревянные лавочки под дерматином, где одному сидеть вроде жирно, а вдвоем тесно, узенький проход посередине, по которому даже «кравчучку» с картошкой не пропихнешь.



У обитателей приграничных к ровенской узкоколейке территорий жизнь проходит от станции Антоновка до станции Заречное

Вообще-то раньше, до начала 90-х вагоны были польские, фирмы «Пафаваг» – с мягкими сиденьями, открывающимися окнами, хорошим отоплением, и настенными картинками с советских мультяшек (среди пассажиров было много школьников). На смену же комфортным «полямкам» пришли вагоны Павлоградского вагоностроительного завода, которые вообще не предназначены для пассажиров, а для перевозки путейских рабочих. В них минимум комфорта (на кой, действительно, шпалоукладчику в промасленной спецовке велюровое сидение?) и максимум шума – колеса, словно не по рельсам, а по ушам стучат. Здесь даже отопление не предусматривалось – деповские мастера сами устанавливали трубы за обшивкой, радиаторы под сиденьями и самодельный, из паровой трубы сваренный котел в тамбуре.

Из вагона в вагон пассажиры «кукушки» не переходят, а... как трюкачи в кино – перепрыгивают. Нет ни стенок междвагонного перехода, ни крыши, ни даже перил – только рельсы, и небо. Словом, экзотика.

Школьный поезд

На станции Тиховир, громко щебеча, в поездок влетела стая учеников – вагон вмиг превратился в школьный коридор на перемене. Между сиденьями покатился мяч, завязалась борьба за место у окна, в тамбур улетела чья-то розовая шапочка. Ребята возвращаются со школы. У них в Тиховире – только четырехлетка, дальнейшее образование доводится получать за 15 километров в Острове. И добраться туда можно лишь одним путем – «кукушкой».

– От нашего поездка полностью зависимы не только ученики, но и педагоги, – рассказывает учительница младших классов Ирина Кубинец. Расположившись возле проводницы, где потише, она проверяла домашние задание. – Я работаю в школе села Малые Толковичи, а живу в Боровой – расстояние 30 километров. Каждый день ездить не могу, так как поездок уходит раньше, чем заканчивается мой рабочий день (кроме уроков, я веду еще экологический кружок). Обычно на работу выезжаю в воскресенье вечером, а домой возвращаюсь в пятницу после обеда.

Недалеко от школы Ира снимает у сельсовета ветхую, но с печкой, целыми окнами и перекрытой кровлей хату. Живет задаром, платит лишь за дрова и свет. Почти весь день старается проводить в школе – а что в пустой хате самой делать? Есть в Малых Толковичах клуб, молодая не замужем – могла бы и прогуляется вечером. Но – нельзя. Говорит, мол, слухи по селу всякие поползут, в школе шептаться начнут:

– Авторитет подорвется, – объясняет учительница, – а у меня несколько лет ушло, чтобы из Ирки стать Ириной Васильевной.

Похвально. Мама Ирины может гордиться дочерью. Она всю жизнь в колхозе спину гнула, и мечтала хотя бы детей в люди вывести. Из двенадцати их шестеро стали учителями

«Скорая» железнодорожная помощь

Отъехав километра три от станции Млынок, «кукушка» сбавляет скорость, а детвора, как по команде бросается к окнам. Прижимаюсь и я к стеклу.

– Переезжаем через речку Стыр, – подсаживается ко мне проводница Светлана. – Единственный в Европе железнодорожный мост, сделанный полностью из дерева... – видно, что эту информацию, включая толщину бруса, количество опор, Света уже тысяча раз повторяла туристам.

Ух ты! Проезжая по середине моста, прямо чувствуешь, как он прогибается, а потом подбрасывает вагоны, будто коромысло ведра. И скрипит, как старый дуб.



Билеты проводница дает не спрашивая. За годы изучила: кто едет, куда и зачем

Чем ближе к конечной станции, тем больше в вагонах пассажиров – уже в проходах стоят. Идет оживленный разговор о ценах. Причем, участвует весь вагон, как за столом. Здесь ведь все друг друга знают, независимо, сел он в Боровой или через тридцать километров в Луко. Войдя, все здороваются, проводница редко спрашивает, куда давать билет: за 7 лет работы на «кукушке» выучила, кто едет в район за пенсией, а кому надо проведать больную свекровь. Для жителей Владимирецкого и Заречнянского районов узкоколейный поездок – не просто транспорт, он как клуб для молодежи, как церковь для стариков. К слову, и первое и второе в тамошних селах – редкость. Узкоколейка – это связывающая нить между разбросанными по лесам и болотам селами ровенского Полесья. Не будь поездка (маршрутки не в счет: они редко преодолевают здешнее бездорожье), люди там, как в первобытности – полностью перешли бы на натуральное хозяйство, когда хлеб, штаны и гвозди изготавливают сами.

В Заречном находится единственная в районе больница, и попасть туда с отдаленного села роженице или сердечнику можно лишь на «кукушке».

– У меня четверо детей, – рассказывает Елена Ташлыкович, продавец из села Островское, – зимой то один кашляет, то другой температурит, и за лекарствами в район по три раза за неделю, бывало, моталась. А если бы не поездок – чем детей лечить?.. У нас в селе многие старики пенсию по банковским карточкам получают, а единственный в районе банкомат – в Заречье. Добираются к нему пенсионеры только по узкоколейке. Ходит, правда, и маршрутка, но если на «кукушке» билет стоит пять гривен, то на «газельке» все сорок.

Казалось бы, ясно, что без этой тянущейся по лесу с дымком, как от самовара, тархтелки в здешних краях – никак. И тем не менее, в 2011 году Ровенское отделение Львовской

железной дороги приняло решение «сообщение пассажирских поездов по ж/д-ветке „Антоновка – Заречье” упразднить».

Цинковые пассажиры

Вообще, закрыть полесскую узкоколейку намеревались еще в 2008 году. Во-первых, нет запчастей для устаревшего подвижного состава, поясняло тогда железнодорожное начальство, а во-вторых, перевозка пассажиров нерентабельная. И это правда. 11 гривен за 106 километров пути – это не плата за проезд, а слезы проводницы. Тем паче, что больше половины пассажиров «кукушки» – льготники, ездят задаром. И, наверное, на месте рельс уже бы росли молодые сосенки, если бы не одна семья. Она не просто спасла узкоколейку, сделала ее локомотивом возрождения региона.



Спасители ровенской узкоколейки — семейство Мельников. Тепловоз — почти что равноправный член семьи

– Для моей мамы, которая 26 лет проездила в «кукушке» проводником, – рассказывает Людмила Мельник, – узкоколейка была больше чем работой – жизнью. Помню, выезжая в рейс, она всегда брала еды на большую компанию. Говорила: «А вдруг тепловоз сломается, доведется стоять в лесу и пассажиры проголодаются». И еще лекарств целый чемоданчик брала: люди же в больницу часто ездили, и, бывало, в дороге то приступы хватали, то язвы открывались. Даже роды мама в вагоне принимала. А во время войны в Афганистане она часто домой в слезах возвращалась. Тогда в Антоновке с Брестского поезда на «кукушку» цинковые гробы перегружали, и маме приходилось по дороге их родственникам передавать. Рассказывала, что иногда матери, увидев холодный цинк с родным портретиком, шли и ложились на рельсы. А однажды моя мама везла сразу 11 гробов – плакал весь поезд. На одной станции цинковую посылку вышла встречать девушка в свадебном наряде. С этой же платформы она провожала возлюбленного в

армию и пообещала сразу после службы выйти за него замуж. Вот и выполнила обещание, даже колечко на цинковую крышку положила. Мама же с этой поездки приехала совсем седая... Маленькой я очень любила с ней ездить, особенно в ночные рейсы: сяду у окна и, будто звезды, считаю огоньки дальних сел. Когда мама умерла, а случилось это за час до ее выезда в рейс – тепловоз уже двигатель прогревал, я поклялась сделать все, чтобы сберечь наш поездок.

Танцы на шпалах

Начинала Людмила Мельник с петиции руководству «Укрзализныци», под которой собрала подписи сотен пассажиров. Но безуспешно: экспрессы, мол, стоят без запчастей, а тут какая-то партизанская дрезина? Тогда Люда прорвалась на прием к самому губернатору области Виктору Матчуку и прямо с порога: «Предлагаю идею создания национального бренда!». Тот, как оказалось, о диковинной колее даже не слышал. Но, заинтересовался, съездил в Антоновку, прокатился на «кукушке», даже у машиниста в гудок погудел, довольный вышел из вагона и ответил Людмиле: «Подписываю!».

Через месяц в отделе культуры и туризма Ровенской облгосадминистрации был утвержден многоэтапный проект «Полесский трамвай». Срок реализации – 16 лет, начальный бюджет – 2 миллиона гривен, из которых 100 тысяч предназначалось на рекламу.

В 2010 году в дубовой роще близ Антоновки в рамках проекта «Полесский трамвай» состоялся первый этнокультурный фестиваль. Само собой, привозил участников и зрителей феста виновник торжества – празднично размалеванный поездок. Два дня на сбитой из колод и брусьев сцене выступали народные таланты из разных концов Украины, были и столичные знаменитости. Немало на фестиваль приехало иностранных туристов. Как оказалось, во многих западных странах есть целые клубы любителей узкоколейки. Только у себя они благоговеют перед куском изношенной колесной пары под музейным стеклом, а тут – настоящие рельсы, действующий поезд и живой машинист. Ночлег и досуг гостям фестиваля взялись организовывать местные жители. Собственно с этого начался второй этап проекта Людмилы Мельник «Полесский трамвай» – «Агросадыба».

Озерная станция

– У меня на столе украинский борщ, окрошка, свежая домашняя колбаса – кабанчика только закололи, вареники с сыром, – рассказывает хозяйка агросадыбы Людмила Мельник, – а они одни булочки жуют да минералку попивают. Ну, думаю, пропала: постояльцы деньги заплатили, а я им не угодила. Тем более, туристы не простые, тот который на каждой станции выбегал «кукушку» фотографировать – замминистра транспорта Австрии. «Выручай», – шепчу мужу. Он в кладовку сбегал и дает мне: «Может это поможет? Ставь на стол». Помогла. После первой – а она у нас крепкая, из домашнего зерна гоним – иностранцы распробовали вареники, а когда выпили еще по одной, то колбасу уже по-нашему – руками ели...



Когда-то дерево здесь возили вагонами, теперь хватает и телег

Кроме питания и ночлега в комплекс услуг агросадыбы входят прогулка в лес за грибами-ягодами, охота, купание в лесных озерах и рыбалка. Благо – все рядом. Одну из остановок поездка здесь называют «Озерной». От нее через лес идет тропинка к трем удивительным озерам. Природа их мастерски спрятала в лесу: идешь, густые дебри, ветки в лицо, и вдруг – будто открывается занавес, и перед тобой оказывается голубая гладь. Вода в озерах такая, что рыбу можно без поплавка ловить – все видно. И целебная – были случаи, рассказывают местные, что даже рак излечивала.

– Исследования воды из каскада озер близ Островска выявили в ней значительное количество полезного для организма глицерина, – рассказывает тамошний рыбинспектор Николай Ясковец. – К тому же про эти водоемы мало кто знает, и к ним не так легко добраться (только по узкоколейке), поэтому вода в озерах практически первобытной чистоты.

Остановка вне расписания

Едем, но как-то неуверенно – вагон начал дергаться, будто в припадке. Сильнее. От толчков у проводницы упал термос с чаем (но не разбился – это специальный железнодорожный), свалился огнетушитель с полки, жалостно заблеяла привязанная в тамбуре коза – кто-то из пассажиров вез ее на базар. Через минуту поездок окончательно застопорил ход.

– Сейчас машинист дольет масла и поедет дальше, – объясняет проводница. – Пустяки. А однажды мы так сломались, что я думала, уже не выберемся. Прошлой зимой это было.

...По локти в мазуте, с разводным ключом в руках машинист вошел в вагон, громко стукнул инструментом по поручню – дабы все замолчали – и крикнул:

– Все, жопа, двигатель накрылся! Дальше не поедem!

А на улице – минус 18, скоро ночь, кругом лес, снега по пояс, и до ближайшего села 12 километров. Приехали, называется. Однако Светлана уже седьмой год работает проводником, всякое случалось, поэтому не растерялась: сперва посчитала пассажиров поезда – 23, из них шестеро детей, потом проверила запас угля для отопительного котла – часа на два.

– Внимание! – прокричала Света, забравшись на лавку, как на броневик. – У кого есть знакомые с трактором – звоните пусть приезжает с прицепом! Мужики, берите в тамбуре лопаты и айда расчищать снег у вагонов. Остальные в лес – ломать дрова для котла, а то замерзнем!

...Пассажиров увезли через полтора часа – приехало аж три трактора. Светлана же с коллегой Людой из второго вагона (их в составе тогда было всего два) и жутко промёрзшим машинистом – бедняга все пытался отремонтировать мотор – остались охранять поезд. Через час закончились уголь и наломанные дрова, еще спустя три часа разрядились аккумуляторы, дающие свет в вагоны. Вскоре погасла и надежда на помощь – из депо телефоновали, что рельсы занесены снегом, и маневровый тепловоз не доедет.

Пассажирами поезда стали холод, мрак и безнадега.

Ночной вагон

Оставаться в вагоне было невозможно – замерзнешь, а покидать состав – запрещено служебной инструкцией. Во-первых, надобно сторожить казенное имущество от воров и охотников за металлоломом (иные умудряются даже в депо генераторы отвинчивать), а во-вторых, не допустить размораживания отопительной системы – иначе до пенсии будут высчитывать с зарплаты. Посему решили: Света остаётся в вагоне и сырой корой кое-как поддерживает тление в котле, а напарница с машинистом по рельсам идут к ближайшему полустанку (4 км) с дежурным и печкой – набрать угля.



Дополнительный бонус к поездке по узкоколейке — потрясающие виды природы. Любоваться ими лучше, естественно, через чистые стекла

– Что я только той ночью ни делала в вагоне, – вспоминает Светлана. – И плясала – чтобы не околеть, и молилась, когда слышала волчий вой – чтоб уцелели мои в лесу, и даже во все горло материла свое начальство, которое дает полтора ведра угля на рейс. В потемках забралась даже в тепловоз, думала, прижмусь к горячему мотору, обогреюсь. Куда там – как лед. То меня отец научил – он 22 года охранял железнодорожный мост через Стыр (наш поезд проходит по нему). Рассказывал, бывало, зимой путейцы так замерзали, что уже руки не слушались стрелку на переезде перевести. Тогда залезали на маневровый паровоз и, оседлав котел, отогревались... Вернувшись снова в вагон, я умудрилась даже уснуть на лавке. Да так, что не услышала, как воротились Людка с машинистом. Они барабанят в дверь, а я хоть бы хны – видать, не тем я уже сном засыпала. Молодцы – целый мешок угля на тележке приволокли. И меня спасли, – закончила свой рассказ Света и пошла обилечивать пассажиров.

Машинист-байкер

Запуск проекта «Полесский трамвай» (а фестивали на узкоколейке происходят и поныне) не только сохранил крайне нужный для людей транспорт, но и открыл их зеленый край для туристов. Едва ли не каждую неделю вагон поездка бронируется для групповых экскурсий. На никелированных «харлеях» приезжали байкеры из Харькова – машиниста «кукушки» посвятили в байкеры, дали кличку «Паровоз», и подарили клубную жилетку с драконами. Были бизнесмены из Канады – приставали к молодым пассажиркам, чтобы пели украинские песни, и поселялись лишь в тех хатах, где есть печка, свежеевыдоенное молоко и запах сена. Словом, зеленый туризм.

Однако в последнее время на узкоколейке снова пошли разговоры о нерентабельности, отсутствии запчастей, даже поездок укоротился – с четырех до двух вагонов. На этот раз идея спасения и развития узкоколейного движения возникла у мужа Людмилы – мастера по ремонту поездов Александра Мельника.

Торфяной эшелон

У этого человека в жилах, верно, не кровь, а тепловозное горючее течет: дед служил машинистом на узкоколейке – водил товарняки с лесом, отец был кондуктором – сопровождал эшелоны на советско-японскую войну, мать работала на сортировочной станции – перестанавливала бензоцистерны с широкой колеи на узкую. Сам Мельник уже десять лет в депо ремонтирует «кукушку».

– Проблема нашей узкоколейки в том, что она совсем не загружена, – вытирает мазут с рук Александр. – Вдумайтесь: по 106-километровой колее, обслуживаемой почти сотней людей, курсирует всего-навсего пара пассажирских вагончиков два раза в сутки? О какой же тут рентабельности разговор? А ведь когда-то по станции Антоновка с интервалом в полчаса следовали 20-вагонные эшелоны с деревом, путейцы работали в три смены, небо от паровозного дыма черным было. Вот бы снова так загрузить колею. И как-то на охоте, увязнув сапогом в торфяной топи, я нашел способ. Торф! На Ровенщине, а конкретно в районе села Луко, через которое проложена узкоколейка, находятся богатейшие залежи торфа. Мало того, в последние годы СССР там велись подготовительные работы для добычи – весь торфяной бассейн полностью осушили. Все готово – только выкапывай и увози. Но после независимости все работы свернули – посчитали, что строить через лес 60 километров дороги – от торфяника до «большой земли», будет неоправданно дорого. Еще бы, на 60 километров асфальта – я прикидывал – нужно потратить не меньше двух миллиардов гривен. Но зачем, спрашивается, если дорога уже есть. Узкоколейка! Рельсы подходят вплотную к торфянику. Грузовыми эшелонами вывозим торф в Антоновку, а оттуда, перегрузив его на широкую железку, – в любом направлении. По такой схеме транспортировался лес.



Транспорт из одной эпохи — дедовская лошадь и послевоенный поездок

Свою идею, подробно изложенную на бумаге – с километражем, тоннажем Мельник показал районным властям.

– Интересное предложение, – рассказывает депутат Владимирецкого районного совета Владимир Бобрик. – Ведь сейчас мы возим торф с Волыни, при том, что сидим на огромнейших его запасах – площадь бассейна около 300 гектаров, а глубина залегания до 9 метров. Если удастся по узкоколейке транспортировать торф, то мы сможем: во-первых, обеспечить область торфобрикетом – топливом, что гораздо дешевле, но калорийней дров, во-вторых, создать сотни рабочих мест и, в-третьих, оживить и модернизировать узкую колею.

Домашний локомотив

Рядом с хатой Александра Мельника, прямо у крыльца, стоит... тепловоз. На его перилах белье сохнет. Самый настоящий и действующий: «Дам ключ – хоть сейчас заводи», – говорит Александр. На настоящих рельсах, правда, коротких – метров двенадцать, а дальше начинается клумба с розами. К метельнику (снегоуборочный щит впереди тепловоза) лохматый Бим привязан, чтобы сторожить локомотив.

– Тепловоз Ту-6, 1982 года выпуска, – Мельник поднимается в кабину и умащивается в узком и твердом – чтоб в дороге не спалось, кресле машиниста. – Его, а точнее кучу ржавого металлолома, мы купили на Закарпатской узкоколейке. Денег дал австрийский инженер Вольфрам, который часто приезжает сюда покататься на «кукушке». Восстанавливали же локомотив у меня во дворе дружной компанией таких же фанатов узкоколейки, как и я с Людой. Мы все объединены в «Ассоциацию сохранения истории железных дорог Украины». К примеру, радиотехник со Львова ремонтировал

электропроводку, прокурор из Киева – шлифовал наждачкой и красил кузов, студент из Алчевска делал сварочные работы, я занимался ходовой и двигателем. Кстати, движок и коробка передач здесь от МАЗа, и управлять этим тепловозом сможет любой водитель грузовика. Сейчас Ту-6 – в идеальном состоянии, может хоть завтра отправляться в рейс...

Отремонтированный тепловоз Саша Мельник хочет бесплатно передать в пользование депо узкоколейки – пускай тягает «кукушку». Ведь действующему локомотиву поездка уже более 60 лет – на нем стоит двигатель еще от танка Т-34. Этим моторов – новеньких, в заводской таре с клеймом «Все для фронта! Все для победы!» после войны осталось столько, что еще до 56-го года устанавливали на катера, тепловозы, и даже генераторы для коровников. К слову, когда я впервые в лесу услышал звук приближающейся «кукушки», то подумал, что сейчас из-за сосен покажется броня на лязгающих гусеницах.

Единственное, чего Александр и компания хотят взамен за тепловоз – чтобы узкоколейка позволила им раз в неделю организовывать туристические круизы на «кукушке».

– И железной дороге выгодно, – объясняет Саша, – заменят допотопный локомотив, и мы сможем устраивать полноценные туры: с обедами на природе, длительными остановками у озер, походами в лес.



Гнездо «кукушки» — мастерская единственного депо, где пока еще продлевают жизнь 60-летнему поездку

Судьба-узкоколейка

...Сегодня машинист не загудел по традиции, отъезжая от депо. Обычно, проверив тормоза и заправив воды в вагоны, он дает протяжный гудок, распугивая гнездившихся на станционных прожекторах ворон. Для Антоновки это, как восход солнца, как утренний

гимн по радио: загудело, значит все хорошо, жизнь продолжается. Но сейчас помощник машиниста лишь высунулся из окошка и помахал рукой отойти подальше от тепловоза – не хотел напугать ребенка.

Лидочка пришла провожать папу – вчера на конечной станции Заречное обломался маневровый тепловоз, и Саша Мельник на «кукушке» отправляется ремонтировать. Малышка лишь недавно научилась ходить, но на железной дороге уже свой человек: ее кроватку освещают огни семафоров (Мельники живут в тридцати шагах от депо), на сон убаюкивает гул деповских лебедок и тепловозных двигателей, а на Ту-6, что под домом, она карабкается, как по паровозу с песочницы. По этим узким рельсам отправлялся в дорогу ее прадед-машинист, трясся в вагоне дед-кондуктор, мама провожала в рейс бабушку-проводницу, и вот теперь она сама машет ручкой отцу-железнодорожнику.

У семейства Мельников судьба проходит ровно по рельсам узкоколейки.