**Исчезнувшая узкоколейка**

Александр Николаевич Потапов

О судьбе старой железной дороги под Рязанью

В рязанской Мещёре, в лесном краю, на протяжении долгих лет, начиная с конца ХIХ столетия, действовала узкоколейная железная дорога. К. Г. Паустовский, впервые посетивший эти места в 1930 году, писал: «За Гусем-Хрустальным, на тихой станции Тума, я пересел на поезд узкоколейки. Это был поезд времен Стефенсона. Паровоз, похожий на самовар, свистел детским фальцетом. У паровоза было обидное прозвище «мерин». Он и вправду был похож на старого мерина. На закруглениях он кряхтел и останавливался. Пассажиры выходили покурить. Лесное безмолвие стояло вокруг задыхавшегося «мерина». Запах дикой гвоздики, нагретой солнцем, наполнял вагоны. <...> Узкоколейка в Мещёрских лесах - самая неторопливая железная дорога в Союзе».

С дорогой этой вышло по пословице: не было бы счастья, да несчастье помогло.

Маршрут, пролегавший через живописные лесные массивы Мещёры, в народе прозвали «зеленой веткой». Вот по этой-то «зеленой ветке» и приехал К. Г. Паустовский в Солотчу - пригородный курортный поселок под Рязанью. В повести «Мещёрская сторона» писатель так рассказывал о своем путешествии: «Пассажиры с вещами сидели на площадках - вещи в вагон не влезали. Изредка в пути с площадки на полотно начинали вылетать мешки, корзины, плотничьи пилы, а за вещами выскакивал и их обладатель, нередко довольно древняя старуха. Неопытные пассажиры пугались, а опытные, скручивая козьи ножки и поплевывая, объясняли, что это самый удобный способ высаживаться из поезда поближе к своей деревне. <...> Станции завалены смолистыми бревнами и пахнут свежей порубкой и дикими лесными цветами».

«Зеленая ветка» служила людям долгие годы, перевозя различные грузы и жителей мещёрских деревень. В 1959 году на узкоколейку поступили тепловозы и комфортабельные вагоны. Но со временем заповедную Мещёру прорезали ленты шоссе, образуя Большое Рязанское кольцо. В 1968 году вокзал Рязань-Пристань, как говорится, приказал долго жить: содержание затопляемого участка узкоколейки от Оки до Солотчи требовало немалых затрат, и железнодорожный транспорт посчитали невыгодным. На смену поездам пришли автомобили. В 1972 году открылось движение по новому автомобильному мосту через Оку, возведенному взамен плашкоутного. Тем не менее, до 1980-х годов мещёрская «железка» продолжала действовать. Потом движение по ней постепенно прекратилось. Последний «паровоз времен Стефенсона» сдали на металлолом, хотя он, безусловно, заслуживал места в музее. Вот что писал журналист Владимир Панков: «В одном из тупиков на станции Тума стоял такой паровозик. <...> Он был без тендера, но держался молодцом и однажды даже участвовал в съемках какого-то исторического фильма. <...> Железнодорожная станция не выполнила плана по металлолому, и в жертву мартену предложили сдать беспризорный паровозик. Заступников у ветерана узкоколейки так и не нашлось - его без жалости изрезали автогеном».