



## Купили железную дорогу

**ФАКТ.** В середине мая министр топливной промышленности РСФСР подписал приказ о ликвидации Купанского предприятия промышленного железнодорожного транспорта — а попросту 154-километровой узкоколейки. Её предстояло разобрать за ненадобностью, а обслуживающий персонал полностью сократить. Но в этот критический момент... Купили железную дорогу ярославские кооператоры за 1,5 миллиона рублей, с выплатой денег в течение двадцати лет.

**ЦЕЛЬ ПОКУПКИ** этой узкоколейки (со всеми станциями и полустанками, тепловозами и дрезинами), верой и правдой служившей людям шестьдесят лет, состоит прежде всего в социально-экономическом развитии региона и в возрождении на этой основе «неперспективных», умирающих сегодня деревень.

**СПРАВКА.** Первый в Ярославле кооператив «Декор» — нынешний владелец железной дороги — был организован в марте 1987 года. Диапазон его действия исключительно широк: он занимается оформлением зданий, на арендной основе содержит детский парк, имеет свою парикмахерскую, физкультурно-оздоровительный комплекс. В прошлом году 38 человек выполнили различных работ на 630 тысяч рублей. Нынче же эту сумму кооператоры рассчитывают удвоить.

**СИТУАЦИЯ.** Что же случилось с узкоколейкой? Почему вдруг у неё появился новый хозяин?

...Станция Купань — «столица» железной дороги — встретила нас напряжённой тишиной. На стене одноэтажного, без единой души вокзала висело расписание пассажирских поездов, которые уже не ходят. В тот день, когда я побывал здесь, бывшие руководители дороги и нынешние её хозяйева — кооператоры — решили отправиться на тепловозе в первую совместную деловую поездку по узкоколейке. Я тоже поехал с ними. Железнодорожная бабушка в платочке подняла жёлтый флажок и, когда тепловоз тронулся в путь, долго смотрела нам вслед. И я вспомнил, что несколькими минутами раньше она опасливо спрашивала: «Что же теперь, милые, с нами будет?»

Бабушку, как и каждого местного жителя, крутая перемена в жизни узкоколейки, конечно, не могла не волновать. В далёком 29-м, в пору индустриализации, проложили эту стальную колею в глухих лесах и болотах Ярославской и частично Московской областей с одной целью: вывозить добытый в этих краях торф, благо запасы его казались неисчерпаемыми и в потребителях недостатка не было. Энергетики десятилетиями охотно сжигали его в топках. Но потом ситуация круто изменилась. К постепенному истощению торфяных полей добавилось ещё одно обстоятельство: теплоэлектростанции предпочли торфу жидкое топливо и природный газ. Правда, одновременно возросла потребность в торфе как эффективном органическом удобрении. Но — ненадолго. Полтора года назад и здесь резко — процентов на сорок — упал спрос.

**ПРОБЛЕМЫ,** которые завели узкоколейку, что называется, в тупик и решение которых потребовало нового экономического мышления и новых производственных отношений.

...А места, где проложена железная дорога, сказочные: дремучие леса, прозрачные речки, Плещеево озеро... Из окон кабины тепловоза открывались такие красоты, что ахнешь от изумления. Но, признаться, если мы и «ахали», то совершенно по иному поводу. Тепловоз качало

из стороны в сторону на кривых и шатких рельсах. Казалось, вот-вот он грохнется с крутой насыпи в болото. И мы действительно видели валявшиеся вдоль пути вагоны. Да, по такой дороге далеко не уедешь.

Когда-то здесь перевозили за год до 1,5 миллиона тонн грузов (главным образом торфа), сейчас же — всего-навсего 300—350 тысяч тонн. Каждый год более трёхсот работников Купанской железной дороги (в том числе 50 конторских служащих) получали от государства почти 900 тысяч рублей дотации.

На станции Беклемишево я увидел сидевших на скамейке мужичков: все они находились — числились! — на работе, а работы-то как раз и не было. Один из них, помощник машиниста Константин Быков, в сердцах сказал: «Знали мы, что рано или поздно перестанут нам деньги платить ни за что. Но разве мы виноваты?»

Несколько дней спустя был у меня разговор с генеральным директором объединения «Ярторф» Геннадием Романовичем Егоровым (а именно эта организация как раз и продала железную дорогу кооперативу). «Здравый смысл нам подсказывал, — сказал он, — дорогу надо закрыть, рельсы разобрать, и делу конец. Тем более что с будущего года дотацию снимают. Казалось, всё — тупик. И тут... — Егоров сделал паузу, заулыбался: — И тут пришли кооператоры. Честно говоря, это было наше спасение».

В последнее время кооперативы ругают почём зря, видя в их деятельности только наживу. Но, во-первых, кооператив кооперативу рознь! Во-вторых, последнее дело — считать деньги в чужом кармане, тем более деньги, заработанные трудом и предприимчивостью. И, в-третьих, «кооператив „Декор“, — пояснил Егоров, — покупая железную дорогу, берёт на себя обязательство выполнять госзаказ по перевозке всех необходимых грузов, причём по государственным расценкам. Кооператоры взяли также содержать в надлежащем порядке жилые дома, детский сад, столовую, все коммунальные службы. Естественно, наше объединение обязуется все необходимые материалы, оборудование, запасные части продавать кооперативу по оптовым ценам. Короче, взаимоотношения строятся на полном равноправии и взаимном интересе».

**ПРЕДПРИИМЧИВОСТЬ.** Каков же он, личный интерес кооператоров? Как собираются они работать на узкоколейке, дошедшей до полного финансового краха? Эти вопросы я адресовал председателю широко известного в Ярославле кооператива «Декор» Анатолию Фёдоровичу Гусеву.

— Конечно же, при покупке железной дороги, — ответил он, — мы нацелены не на убытки, а на прибыль. Работу на узкоколейке построим на принципах жёсткой аренды. Оплату будем вести только за выполненную работу. Зарплата железнодорожников, вступивших в кооператив, должна вырасти, но это будут заработанные деньги. Из 300 работавших на железной дороге останется не больше половины. А может, и меньше...

— А остальные?

— Уверяю вас, кто захочет по-настоящему работать в кооперативе, без дела не останется. Вопрос о трудоустройстве мы специально оговорили в нашем договоре с объединением «Ярторф». Но нас в первую очередь привлекла отнюдь не перевозка грузов по узкоколейке. Разработки торфа таят с каждым днём...

— На что же вы в таком случае рассчитываете?

— На использование прилегающих к железной дороге территорий. Ни посёлок, ни одна деревушка впредь не должны исчезать, как исчезали они в последние десятилетия. На арендной и кооперативной основе мы хотим здесь создать небольшие животноводческие фермы, пасеки, подсобные промыслы, наладить сбор и переработку ягод и грибов, организовать промыслы — плетение корзин, заготовку берёзовых банных веников, резьбу по дереву... Вдоль магистрали, в самых привлекательных местах, оборудуем различные кемпинги, гостиницы, куда, как мы надеемся, потянутся не только наши, но и зарубежные туристы.

— И чем же вы их будете кормить-поить?

— А у нас со временем будет всё своё: молоко, мясо, овощи, мёд. Будет своя служба быта, свои кафе и рестораны. Вокруг купанской узкоколейки, возможно, будет создана особая экономическая зона, основанная на государственно-кооперативной собственности и паевых взносах самых различных партнёров, и прежде всего местных Советов.

**СЛОВО И ДЕЛО.** Вложив первые 60 тысяч рублей, кооператоры уже взяли за реконструкцию железнодорожной ветки протяжённостью в 17 километров — от Переславля-Залесского

до Купани. В кратчайший срок, уже в июле, предполагается возобновить пассажирское движение на этом участке.

Кстати, раньше перевозка пассажиров приносила убытки. Ведь примерно половина из них, следуя исконным традициям кумовства, ездил... без билетов. Теперь пассажирская бригада из трёх человек — машинист тепловоза, его помощник и контролёр — будут работать на условиях аренды. Правда, и при этом, как я узнал, пассажирское движение, хоть и не будет убыточным, ощутимых доходов всё-таки не принесёт.

— Но в данном случае репутация нам дороже, — пояснил Гусев. — Пусть люди увидят: мы гонимся не только за высокими прибылями...

**ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ.** Вернувшись из поездки по узкоколейке, зашёл я в Переславский исполком районного Совета к его председателю Юрию Алексеевичу Чаплину и спросил напрямик: как относится он к продаже кооперативу государственной железной дороги?

— Очень хорошо отношусь, — ответил он. — Вы знаете, сколько людей проживает в зоне действия узкоколейки? Десять тысяч! И теперь появляется надежда, что все эти посёлки и деревушки не зачахнут. Расцветут...

О том, как и куда двинется «поезд» кооператива, начинающего сегодня важный социально-экономический эксперимент, я ещё надеюсь рассказать читателям нашей газеты.

М. Овчаров,  
собственный корреспондент «Известий».  
г. Переславль-Залесский,  
Ярославской области.

---

Перепечатано в районной газете:

*Овчаров, М.* Купили железную дорогу / М. Овчаров // *Коммунар*. — 1989. — 8 июля. — С. 2.

Планы кооператоров не воплотились. В 2003 году прекращено движение, в 2004 году разобраны пути. Документов на владение железной дорогой не было ни в ООО «Декор», ни в Купанской сельской администрации. Подробнее смотреть:

*Емельянова, С.* Конец купанской узкоколейке / С. Емельянова // *Золотое кольцо*. — 2004. — 15 сентября.

*Емельянова, С.* Роковой день кукушки / С. Емельянова // *Золотое кольцо*. — 2004. — 17 ноября.