



Там, где была Петровская верфь, работает первая в стране коммерческая железная дорога

Когда-то здесь, на берегу Плещеева озера, Пётр I строил свою потешную флотилию. Память о ней хранит музей-экспозиция, где помещён ботик, сработанный на петровской верфи. Но теперь не только эта достопримечательность будет привлекать переславцев и гостей древнего города. Многим обязательно захочется проехать по узкоколейной железной дороге, возвращённой к жизни ярославским производственным кооперативным объединением «Декор».

В своё время, а точнее, в пору индустриализации, эту дорогу прокладывали в глухих местах и болотах Ярославской и частично Московской областей, чтобы возить торф. Две ветки легли к торфяным месторождениям, третья связала с Северной магистралью, четвёртую протянули вдоль Плещеева озера. Работало здесь более 300 железнодорожников, а перевозки грузов достигали полутора миллионов тонн. Дорога помогла развитию посёлка Купань, не давала захиреть местным сёлам. А сколько перевезла грибников, рыболовов, ягодников, не перечать.

Но постепенно торфяные поля стали скудеть, теплоцентрали больше переходили на жидкое топливо и природный газ. Спрос на торф упал, резко снизились и грузоперевозки. Узкоколейка «тянула» из кармана государства дотацию в 900 тысяч рублей ежегодно. Смешно сказать: в сутки порой проходил один состав, однако плановый отдел, отделы труда и зарплаты, снабжения, бухгалтерия дороги трудились исправно. Плюс к этому завалились два пассажирских вагона (к счастью, обошлось без человеческих потерь), но встал вопрос: что делать с купанской узкоколейкой? Участь её была решена — закрыть, разобрать за ненадобностью, обслуживающему персоналу выдать двухмесячное жалование и распустить. Но что значит закрыть? Для людей это трагедия, останутся без работы, другое ремесло здесь найти трудно. Умрёт узкоколейка — увянет жизнь в деревнях, где и так работников негусто. И всё шло к тому. Пассажирское движение от Переславля-Залесского практически прекратилось, рельсы почти закрыла трава. Уже был подписан приказ о ликвидации Купанского предприятия промышленного железнодорожного транспорта.

Прослышав о его бедах, предприниматели из ярославского кооператива «Декор», он тогда только становился на ноги, загорелись желанием взять убыточное предприятие на свой баланс, а попросту купить. Такая деловая сделка состоялась. 154 километра узкоколейки были приобретены за 1,1 миллиона рублей с рассрочкой платежа на двадцать лет. Предприниматели стали владельцами не только путей, но и 400 вагонов, 12 тепловозов, станционных построек. Они взялись содержать жилые дома, водопровод, очистные сооружения, котельную, детский сад и даже баню. Сразу провели тщательную инвентаризацию хозяйства, создали хозрасчётный участок, который затем вырос в самостоятельный железнодорожный кооператив «Вёкса» в составе объединения «Декор». Сократили до минимума контору, части железнодорожников предложили работу на своих подсобных производствах.

Рабочим дороги была предоставлена полная хозяйственная самостоятельность. И те за три недели произвели ремонт 17 километров пути, потратив времени вдвое меньше, чем полагалось. Качество принимали машинисты. На реконструкцию ушли первые 60 тысяч рублей той ссуды, которую кооператоры взяли под дорогу. И вот такой любопытный факт. Раньше проводница пассажирского состава сдавала в месяц двести рублей выручки. Её знакомые, родственники

*Ховрин, В. Там, где была Петровская верфь, работает первая в стране коммерческая железная дорога / В. Ховрин // Гудок. — 1991. — 27 июня. — С. 1—2.

ездили в город бесплатно. Теперь же поездные бригады, взяв в аренду тепловозы и вагоны, стали сами выполнять обязанность проводников. «Зайцев» возить прекратили. За месяц сдали выручку в сумме 1 200 рублей, доказав, что и пассажирские перевозки могут быть прибыльными.

Рачительность и инициативу в коллективе взяли за правило. Арендуя небольшой участок леса, приступили к изготовлению собственных шпал, которые теперь обходятся в восемь раз дешевле государственных. Неплохой доход дал металлолом — его вдоль дороги валялось много. Из металла делали по заказам населения железные ворота. Дачники охотно покупают торф, который продаётся им по госрасценкам. В здании бывшей конторы из бросовых отходов наладили производство полиэтиленовых мешочков для упаковки торфа. По первой в стране коммерческой дороге поехали туристы. А посмотреть здесь есть что. Само собой, музей «Ботик Петра Великого», рядом — Горицкий монастырь. Сохранился деревянный дом, где в войну жил М. Пришвин. Говорят, писатель каждый день отсюда ходил в город навещать эвакуированных ленинградских детей. В этих местах прекрасные леса, ещё прозрачные речки, национальный памятник природы — Плещеево озеро.

Руководителю производственного кооперативного объединения «Декор» А. Гусеву часто задают вопрос: «А зачем вы возитесь со всем этим хозяйством, не лучше было бы вложить деньги в куда более прибыльное дело?»

— Мы не рассчитываем получить от дороги большие доходы, — отвечает Анатолий Фёдорович. — Но надо смотреть в будущее. Дорога — это жизнь, в её зоне сегодня проживает 10 тысяч человек. Ставим своей целью возродить глубинку, «неперспективные» деревни, помочь тем же фермерам, всему социально-экономическому развитию региона, что и делаем. А будут мясо, молоко, другие продукты, значит, можно без опасения организовывать здесь туризм, строя гостиницы, кемпинги, кафе и рестораны. Это всё — и дополнительные рабочие места. Наконец часть прибыли пойдёт на возрождение культурного достояния, ведь здесь земля буквально дышит российской историей.

Стоит добавить, оборотистый железнодорожный кооператив «Вёкса» не бросает слов на ветер. Вместе с Всесоюзным обществом любителей железных дорог приступил к созданию музея действующего узкоколейного железнодорожного транспорта, в Ленинкане в прошлом году они нашли чудом сохранившийся паровозик постройки 1945 года, доставили его в Купань, где умелые руки машиниста С. Захарова восстановили машину. В день презентации этот паровоз лихо тащил такие же уникальные вагоны. А на запасных путях стоят ещё две такие машины — их тоже ждёт реставрация.

На представлении коммерческой дороги и музея находился председатель Комитета Верховного Совета РСФСР по вопросам экономической реформы и собственности С. Красавченко, который сказал:

— Сейчас много говорят о возрождении истории, самосознания, села, культурных традиций России. Предприниматель в лице кооператива «Вёкса» это уже делает. Он вкладывает свои средства в дело, которое не даст обезлюдеть краю. Мы видим также хороший пример соединения коммерции и духовности, а чем больше будет уделяться внимания культурному наследию, тем цивилизованнее будут и рыночные отношения.

У Гоголя есть меткое определение — «расторопный ярославский мужик». И хотя число таких людей стало поменьше, всё-таки в находчивости и практичности им не откажешь. Коммерческая дорога — живой тому пример.