



## Исчезнувшая узкоколейка

Город Переславль Ярославской области, расположенный в 140 километрах от столицы, печально знаменит тем, что в этом заповедном уголке не смогли сохранить одну из крупнейших в нашей стране узкоколейных систем, которая служила верой и правдой людям почти 70 лет!

Находясь рядом с Плещеевым озером, вряд ли подумаешь, что ещё несколько лет назад вдоль берега проходила железная дорога! Неприметная узкоколейка бережно прорезала высокие травы. И лишь резкий свисток маленького тепловоза с двумя почти игрушечными пассажирскими вагонами настойчиво предлагал уйти с пути в сторону. Суммарная протяжённость её стальных путей, связывающая город Переславль с рабочими посёлками Купанское, Кубринск и с железнодорожной станцией Беклемишево Северной железной дороги, превышала 200 километров. А обязана она своим появлением торфу, добыча которого велась в окрестностях Переславля со второго десятилетия ушедшего века. Дешёвое местное топливо на долгие годы стало привлекательным не только для отопления жилья, но и для производственных нужд.

Для содержания и обслуживания локомотивного хозяйства узкоколейки в селе Купанское строится депо. Вскоре между Купанским и Переславлем для организации удобного сообщения были запущены пассажирские поезда. Сначала с паровой тягой, а позднее — с дизельной. Другая линия узкой колеи связала станцию Купанское с магистральной железной дорогой широкой колеи, где у станции Беклемишево был сооружён крупный перегруз, через который добываемый торф поступал в другие районы Ярославской области. Третья линия узкоколейки связывала посёлок Купанское с селом Мшарово. Там велись торфоразработки. А четвёртая соединяла Купанское с рабочим посёлком Кубринск. По ней же осуществлялось и пассажирское сообщение.

Объём перевозок на Переславской узкоколейной системе в период пика её развития был довольно внушительным. Основным грузом являлся торф: в год его перевозили более 1,7 млн тонн. Пользовалось спросом и пассажирское сообщение. В пунктах оборота пассажирских поездов, состоящих из локомотива и двух пассажирских вагонов, существовали даже небольшие пригородные вокзалы. Техническое оснащение дороги было на высоте: наиболее крупные станции оборудовались электрической централизацией и селекторной связью, светофорной сигнализацией. На всех отдельных пунктах имелась телефонная связь, исправно действовала радиосвязь с машинистами на перегонах. Управление движением осуществлялось диспетчером со станции Купанское.

С окончанием советской эпохи и начавшимся в стране экономическим спадом резко сократилось и потребление торфа предприятиями. Потеряв свой основной источник дохода — грузовые перевозки, узкоколейка оказалась убыточной. Мизерные дотации администрации района с трудом покрывали убытки от пассажирского сообщения. В течение нескольких лет новый частный собственник дороги, выкупивший её, поддерживал пассажирские перевозки, покрывая убытки сдачей на металлолом демонтируемых участков, которые использовались раньше для грузового движения. Последний пассажирский поезд прошёл по маршруту Переславль—Купанское в мае 2003 года...