



Купанское транспортное управление (история великана)

Купанское транспортное управление (КТУ) — одно из наиболее крупных предприятий промышленного узкоколейного железнодорожного транспорта центральной России. Протяжённость путей узкой колеи этого предприятия на пике его развития превышала 200 километров, КТУ обслуживало три крупных торфопредприятия: Купанское (Талицко-Плещеевское), Батьковско-Ольховское и Ивановское. Объём вывозки торфа превышал 1,7 млн. тонн в год. Узкоколейная железная дорога КТУ стала первой частной железной дорогой на территории бывшего СССР. На станции Талицы Купанской узкоколейки в 1990 году открылся единственный в России узкоколейный Переславский железнодорожный музей, который прославил КТУ не только на территории всего СНГ, но и за рубежом.

В середине 1990-х все крупные потребители торфа отказались от его использования в качестве топлива, и огромное железнодорожное хозяйство осталось невостребованным. Несколько лет на дороге ждали возобновления заказов на торф, но их так и не последовало. Друг за другом начали разбирать внутримассивные и магистральные пути, протяжённость дороги стала стремительно сокращаться, на магистральных путях оставалось лишь движение пассажирских и туристических поездов. Состояние путей год от года ухудшалось. 25 мая 2003 года по дороге прошёл последний пассажирский поезд, началась разборка оставшихся магистральных путей, и некогда входящие в единую транспортную сеть предприятия потеряли между собой связь по железной дороге.

Добыча торфа в районе г. Переславля началась в 20-е годы XX века. Торф добывался севернее Плещеева озера, в 1934 году с полей добычи до берега озера была построена конно-железная дорога. На берегу озера была возведена эстакада для перегрузки на баржи. Потребителем торфа была прядильная фабрика «Красное эхо» в городе Переславле-Залесском. Конная дорога проработала до 1936 г. Трасса линии, запомнившейся местным жителям как «эстакада» сохранилась до сих пор.

В 1937 году до города Переславля по западному берегу Плещеева озера проложили железную дорогу с паровой тягой. На линии было построено три разъезда: 10 км, 14 км (в районе Ботика Петра I) и разъезд на пересечении с Ярославским шоссе (разъезд 2-я Советская). В районе фабрики «Красное эхо» и фабрики киноплёнки №5 были сооружены узкоколейные и ширококолейные пути, необходимые для обеспечения технологического процесса выгрузки торфа. Для перегрузки тарных и штучных грузов были оборудованы перегрузочные платформы и эстакады. Локомотивное депо размещалось в посёлке Купанское. На дороге работало два паровоза серии 159 и один неизвестный двухосный паровоз.

После войны в районе нынешнего дачного посёлка Талицы размещался лагерь военнопленных, их руками и был построен сам посёлок. В Талицах размещался сельсовет, клуб, магазин и другие хозяйственные и жилые постройки. После ухода немцев их места в бараках с 1947 по 1950 год занимали наши заключённые. Их руками было построено одностойловое деревянное депо, мастерские. В 1947 году на волокушах был привезён паровоз Фм.

В 1949 году в направлении 6-го километра действующей линии Купанское—Переславль началось строительство узкоколейки через Блудово болото. Был устроен разъезд (пост) 6 км на линии Купанское—Переславль, организован разъезд Талицкий на линии Талицы—6 км, в самом посёлке разместили станцию Талица-Поселковая. После постройки линии с 1950 года в Талицах работал паровоз ВП1. Примерно в это же время от 4 километра линии Купанское—Переславль была построена линия к даче В. Сталина, у которого имелась собственная дрезина для поездок на охоту, сделанная из фюзеляжа «Дугласа».

В 1946 году разработки торфа начались в районе деревни Мшарово; туда от Купанского была проложена узкоколейная железная дорога. На этой линии не было разъездов, ответвления на поля добычи торфа отходили непосредственно от магистрального пути. К магистрали примыкали пути с торфомассива Мшаровский и торфомассива Сомино. Для отсыпки насыпей строящихся линий и для нужд строителей пос. Купанское было организовано два балластных карьера: Дрочковский (в районе озера Дрочково) и Купань (в районе села Купань). На станции Мшарово (Мшаровская) были построены механические мастерские, пункт водоснабжения и треугольник для разворота локомотивов.

С увеличением объёмов добычи торфа на Талицко-Плещеевском торфопредприятии был уложен внутримассивный путь от Талицкого разъезда в сторону реки Игобла, путь заканчивался в районе Марьиной горы, где был организован одноимённый балластный карьер.

В начале 1950-х годов начались разработки торфа в районе посёлка Ивановское, отсюда в 1958 году построили линию до станции Беклемишево Северной железной дороги. На линии были расположено два разъезда: Филипповское (Филипповский) и Никольское (Никольский). В Беклемишево была построена станция Перегрузочная, на которой осуществлялась перевалка торфа из узкоколейных вагонов в ширококолейные. В 1958 году от станции Ивановское построили железную дорогу до Купанского. На линии обустроили три разъезда: Конюцкое, Княжево и Купань (Пионерский). На пересечении с шоссе на Ярославль был устроен пост Говырино с дежурной по переезду. В этот же период объединили Талицко-Плещеевское и Купанское торфопредприятия, организовали Купанское Транспортное Управление. Локомотивные депо разместили на станциях Купанское и Ивановское. В парке КТУ находилось 18 паровозов (ВП1 — 1 шт., ВП4 — 11 шт., ВП2 — 1 шт., Кп4 — 3 шт., ПТ4 — 1 шт.), 3 мотовоза и 4 самоходные электростанции с путеперекладчиками. Ещё некоторое количество мотовозов находилось в собственности торфопредприятий. Торф вывозился в 8-тонных деревянных полувагонах УМВ.

В 1958 году начаты разработки торфа в районе посёлка Кубринск. От Кубринска построили узкоколейную железную дорогу в район деревни Полубарское. Непосредственно, в самом Кубринске, организовали разъезд Кубрь. Там же разместили локомотивное депо, котельную и ремонтные мастерские. От разъезда Кубрь построили подъездной путь к кирпичному заводу министерства стройматериалов. Западнее разъезда Кубрь была построена станция Ольховская, от которой отходили пути на торфоучастки Ольховское, Ольховское-Южное и на участок Батьковское. Для разворота локомотивов построили разворотный треугольник.

К 1959 году построена линия узкой колеи от Талицкого разъезда до станции Удельная. На участке разместили один разъезд Релинский, на Удельной построили экипировочный пункт и разворотный треугольник. Внутримассивные пути Удельного торфомассива Батьковско-Ольховского торфопредприятия примыкали непосредственно к строящемуся магистральному пути Кубрь—Удельная. Для обеспечения стройки песком были открыты два балластных карьера: Соломидинский (в районе разъезда Релинский) и Синий Камень (перед станцией Удельная).

В 1960—61 годах построен мост через реку Кубрь, что соединило Батьковско-Ольховское торфопредприятие с общей железнодорожной сетью. В этом же году построили станцию Вёкса, одновременно были разобраны разъезд Купань (Пионерский), разъезды 6 и 14 километров на линии Купанское—Переславль и соединительную ветку Талицкий разъезд—разъезд 6 км. С этого момента Талицкий разъезд стал называться разъездом 48 километра. Разобрали внутримассивный путь к карьёру Марьиная гора, который шёл параллельно магистральному пути. К карьёру проложили новый путь, который примыкал непосредственно к магистрали на 50 километре. На внутримассивном пути построили два разъезда при точках погрузки: разъезд 1 гаража и разъезд 2 гаража. Разъездами при точках погрузки оборудовали

довали и полевые базы Батьковско-Ольховского торфопредприятия. За станцией Ольховская построили станцию Луговая и разъезд Дальний. Торфоразработки Батьковско-Ольховского торфопредприятия шагнули в Московскую область. В Переславле построили станцию Торфяная, на которой стал производиться обмен составов. Парк локомотивов КТУ пополнился первыми тепловозами, которыми стали тепловозы ТУ2МК. В опытной эксплуатации на дороге находилось несколько тепловозов с электрической и механической передачей, построенные на рамах паровозов серии 157 и 159. По плану реконструкции Купанского транспортного управления в качестве локомотивов должны были использоваться сплотки из двух электротепловозов ЭД18, обслуживаемых одной локомотивной бригадой, кроме того, рассматривался вариант с тепловозами ТУ3 и ТУ4. На станции Перегрузочная планировалось возвести перегрузочную эстакаду. Прорабатывалась возможность соединения Купанского транспортного управления с Комсомольским ТУ в Ивановской области.

В 1963—65 годах в посёлке Купанское построено крупное локомотивное депо, в котором разместили всё локомотивное хозяйство КТУ. В Ивановском остался только гараж для локомотивов торфопредприятия. В Купанском помимо депо возвели пожарную часть, службу пути, ремонтно-механические мастерские и гараж локомотивов Купанского торфопредприятия. На станции Вёкса построили депо по отцепочному ремонту вагонов, экипировку и пескосушилку для локомотивов, а на станции Талицы (Талица-Поселковая) построили каменное двухстойловое депо по капитальному ремонту вагонов (затем к нему пристроили ещё одно стойло). В Кубринске, Купанском и Переславле построили типовые пассажирские вокзалы на 25 пассажиров. На дорогу стали поступать тепловозы ТУ4, ТУ5, автотрисы АМ1, самоходные электростанции ЭСУ1. Парк вагонов пополнился вагонами ТСВ, старые вагоны и паровозы по «плану новой техники» отправлялись в металлолом.

В 1970 году построили южный обход вокруг Ивановского торфопредприятия, что позволило транзитным поездам миновать станцию Поселковая (Ивановское). Кроме того, уложен второй путь на участке Филипповское—Никольское—Перегрузочная. Проведена комплексная модернизация станции Перегрузочная, там установлены 4 торфоперегрузателя, обустроен склад ГСМ и депо по отцепочному ремонту вагонов. Проведён капитальный ремонт пути Луговая—Ольховская—Вёкса—Перегрузочная и Мшарово—Купанское—Переславль с заменой рельс с Р18 на Р24. В КТУ поступили тепловозы ТУ7, ТУ6Д, в торфопредприятиях появились ЭСУ2а и ТУ6А. На дорогу пришёл снегоочиститель ТУ7Р, который так и не ввели в эксплуатацию из-за аварии. В распоряжении путейцев были струги УПС-1, снегоочистители ПС и ПС-1, балластер УПК и железнодорожный кран КЖУ-0. В локомотивном депо КТУ производился капитальный ремонт тепловозов ТУ7 с заменой дизелей, тепловозы ТУ4 и ТУ5 отправлялись на капитальный ремонт в Гайворон.

В 1940—50 годах вывозка торфа осуществлялась с Купанского и Талицко-Плещеевского торфопредприятий в город Переславль на фабрику киноплёнки № 5 и на фабрику «Красное эхо». Обмен составов на пунктах погрузки и на предприятиях-потребителях осуществлялся паровозами торфопредприятий.

С постройкой линии на станции Перегрузочная началась вывозка торфа для нужд Ярославской и Ивановской ГРЭС. С введением в эксплуатацию линии Луговая—Вёкса—Перегрузочная основные потоки торфа шли в следующих направлениях: 560 тысяч т в год с Купанского торфопредприятия в город Переславль и 1 170 тысяч т в год с других торфопредприятий на станцию Перегрузочная. Кроме того, небольшое количество торфа вывозилось для перегрузки на автомобильный транспорт на эстакады на станции Вёкса и на разъезде 10 км. На торфе отапливались котельные посёлков Мшарово, Купанское, Кубринск, Ивановское.

Движение поездов осуществлялось по радиосвязи, на всех отдельных пунктах, постах при переездах и стрелках примыкания внутримассивных путей имелась телефонная связь. На всех станциях была селекторная связь. Диспетчерская размещалась на станции Купанское в двухэтажной конторе Транспортного управления. Станции Перегрузочная, Никольское, Филипповский, Конюцкое, Княжево, Вёкса, разъезд 48 км, Удельная, Кубрь, Ольховская имели электрическую централизацию стрелок и сигналов. Остальные станции с ручными стрелками, оборудованы входными светофорами. Норма грузовых поездов составляла 22 вагона (на Переславль 10 вагонов). На участке Ольховская—Вёкса—Перегрузочная

из-за тяжёлого профиля с гружёными поездами работали сплотки из двух локомотивов ТУ4 или из ТУ4 и ТУ5. С приходом тепловозов ТУ7 поезда стали таскать одиночными локомотивами.

Обмен составов производился по станциям Дальний, Ольховская, Удельная, Вёкса. На вывозке составов с точек погрузки работали отдельные локомотивы. Помимо грузовых поездов, ежедневно ходили пассажирские поезда на участках Купанское—Переславль и Купанское—Кубринск, рабочие поезда (автомотрисы) на участках Мшарово—Купанское, Кубринск—Дальний и Купанское—Вёкса—Ивановское—Беклемишево и хозяйственные поезда на всех участках. Для развозки локомотивных бригад в распоряжении диспетчера находилась одна автомотриса АМ1.

Ежедневно с путевыми бригадами и на переукладке пути работали несколько тепловозов ТУ6А и ЭСУ, принадлежащие торфопредприятиям. В 1989 году поступила опытная электростанция ЭСУЗ, которая работает до сих пор. В 1988 году на фабрику киноплёнки №5 (Опытный завод ГосНИИхимфотопроект) поступило два тепловоза ТУ8, которые и стали выполнять обмен составов на станции Торфяная в городе Переславле. В середине 1980-х перегрузка на разъезде 10 км была закрыта, а разъезд разобран.

В 1989 году КТУ было выкуплено в частную собственность. Оперативное управление дорогой было передано кооперативу «Вёкса», который и продолжил вывозку торфа на станцию Перегрузочная и в Переславль. В последующие годы был проведён раздел подвижного состава между кооперативом и торфопредприятиями. Кооператив занимался вывозкой торфа и по отдельным договорам переукладкой путей на болотах. В 1991—92 году локомотивное депо в Купанском отдало Купанскому торфопредприятию, кооператив «Вёкса» на базе вагонного депо на Вёксе стал возводить новое депо. По сути дела это был кирпичный сарай, из коммуникаций было только электричество. Отопление было настолько плохим, что в морозы позволяло поддерживать температуру чуть выше нуля. Часть здания так и не была достроена. В кооперативе был организован музейный отдел, было приобретено четыре паровоза, которые стали основой коллекции будущего музея. Некоторое время музейный состав стоял на крайнем пути станции Вёкса, затем под музей было решено выделить вагонное депо на станции Талицы и передать в собственность музея участок от станции Талицы до разъезда 48 километра. На дороге начали изредка появляться туристические поезда.

В середине 1990-х объём заказов на торф значительно спал, практически все локомотивы законсервировали, но по-прежнему ходили пассажирские поезда из Купанского на Переславль и Кубринск. От торфа отказались предприятия в г. Переславле, один ТУ8 приобрёл кооператив, второй — Батьковско-Ольховское торфопредприятие. Станцию Торфяная разобрали. Осуществлялась вывозка торфа на котельные посёлков Купанское и Кубринск. За последующие годы заказов на торф так и не последовало, подвижной состав стали разбирать в металлолом, линия Вёкса—Перегрузочная использовалась крайне редко, в основном для вывоза металлолома. Телефонная и радиосвязь к тому времени уже не работала, что чуть не привело к серьёзным авариям.

В 1997 году разобрали линию Вёкса—Перегрузочная, из подвижного состава в кооперативе остались: ТУ4 — 2 шт., ТУ6Д — 1 шт., ТУ8 — 1 шт., ЭСУ2А — 2 шт.; один тепловоз ТУ7 был передан ПЖМЗ. В Купанском ТП: ТУ6А — 1 шт., ЭСУЗ — 1 шт., ЭСУ2А — 1 шт.; Батьковско-Ольховское ТП: ТУ8Г — 1 шт. (приобретённый в Берендеевском ТП), ТУ6А — 1 шт., ТУ8 — 1 шт., ЭСУ2А — 1 шт. Ивановское торфопредприятие разобрано, часть подвижного состава оттуда передано ПЖМЗ (ЭСУ2А, АМ1) и Купанскому ТП (ТУ6А). Кооператив продолжал осуществлять пассажирские перевозки на участках Купанское—Переславль (4 пары поездов в сутки) и Купанское—Кубринск (1 пара поездов в сутки). На пассажирское движение администрация района выделяла мизерную дотацию, которой вместе с выручкой хватало только на дизтопливо и на зарплату. Продажа металлолома позволяла содержать в штате несколько путейцев, которые латали особенно аварийные участки пути. В 1999—2000 годах поезд на Кубринск стал ходить уже два раза в неделю, а зимой его движение было вообще под вопросом. Посторонние источники финансирования в виде металлолома закончились, и всяческий ремонт пути был прекращён. В 2001 году окончательно закрыто движение поездов на участке Вёкса—Кубринск. Кооператив залез в долги, и по взаимозачётам с сельской администрацией передал в собственность Купанского ТП одну электростанцию ЭСУ2А.

Осенью 2002 года собственник дороги решил передать её в оперативное управление Переславскому железнодорожному музею. Однако это не смогло спасти ситуацию, а добавило лишь лишние проблемы музею. Дотации, выделяемой администрации, для проведения ремонта путей не хватало, однако поезда ходили на участке Купанское—Переславль ежедневно два раза в сутки. Для получения дополнительной прибыли были организованы совмещённые поездки с паровой и тепловозной тягой на ноябрьские и декабрьские праздники. Благодаря сильным морозам, рельсы вмёрзли в трухлявые шпалы и позволили проехать до весны. Зимой ПЖМЗ активно сотрудничал с Купанским торфопредприятием, выдавая под торфовозные и путеукладочные поезда свои локомотивы и электростанции. Весной, после того как сошёл снег, начались серьёзные проблемы, сход следовал за сходом. Перерывы в движении на устранение неисправностей пути достигали двух дней. Выплата дотации на пассажирское движение задерживалось. На майские праздники были проведены паровозные и тепловозные рейсы на участке Талицы—Вёкса. С этого момента по выходным и праздничным дням запущено три пары туристических поездов на участке от Вёксы до Талиц на тепловозной тяге с экскурсией по музею. Эти поезда начали приносить прибыль, однако, опять-таки, при минимуме путевых работ. Практически вся прибыль уходила на эксплуатацию пассажирского Купанское—Переславль. Был проведён расчёт необходимых средств на ремонт путей на участке движения пассажирского поезда, однако в местном бюджете средств на ремонт не нашлось и с 25 мая 2003 года движение пассажирских поездов на Переславль прекратилось.

Отмена пассажирских поездов позволила провести подъёмочный ремонт одного из тепловозов ТУ4 и двух пассажирских вагонов. Восстановлен до рабочего состояния тепловоз ТУ6Д, который использовался ПЖМЗ для погрузки оборудования в закрывающемся депо Вёкса. С мая месяца начата разборка пути от разъезда 48 км до станции Кубринск. Под разборку был подготовлен второй ТУ4, который в последний момент по техническим причинам заменили ТУ8. Разборка пути продолжалась до осени, сейчас от Кубринской линии остался участок длиной метров 200 от разъезда 48 километра и около 1,5 километров путей между р. Кубрь и валовой канавой 65 км, где произошло крушение разборочного поезда. Депо на станции Вёкса закрыто, всё оборудование и весь тяговый подвижной состав перевезён в музей на станцию Талицы. Музейный тепловоз ТУ7, уже разграбленный и не вписывающийся в концепцию музея, разрезали в металлолом. Туристические поезда курсировали каждые выходные до середины августа, дальше эксплуатация этого поезда руководством музея была прекращена.

Весной 2004 года талые воды промыли трубу на участке Талицы—48 км, что практически полностью «обездвижило» музей. Однако по-прежнему на праздники организовывались паровозные «покатушки» по станционным путям. В 2004 году запланирована разборка пути от станции Вёкса до Переславля. К весне 2004 года оставшийся участок пути за рекой Кубрь был вывезен в металлолом вместе с мостом и остатками подвижного состава.

Несмотря на то, что единая сеть УЖД разобрана, предприятия существуют по отдельности. В Батьковско-Ольховском торфопредприятии торф вывозится на котельную посёлка и на перегруз на автотранспорт для предприятий, занимающихся озеленением города Москвы. Купанское торфопредприятие практически выработало все торфополя и к зиме 2004 года котельная была частично переведена на мазут. Отопление на мазуте оказалось не из дешёвых, и торфопредприятию были выделены новые площади, однако у торфопредприятия возникли серьёзные проблемы со сводкой леса на новых площадях из-за отсутствия техники. Переславский ЖД музей совершает разовые поездки на участке Талицы—48 км—Вёкса, преимущественно на лёгких дрезинах.

В 2004 году был разобран участок от Купанского до Переславля. Депо в Вёксе было моментально растащено по кирпичику. Отдельно стало существовать Купанское торфопредприятие. Котельную посёлка окончательно перевели на мазут; в 2005 году началась разборка линии от Мшарово до Купанского. На начало 2006 года рельсы сняты уже практически на всём протяжении этой линии. Подвижной состав торфопредприятия по окончании разборки будет передан на действующие дороги — в частности, в Кубринск. Охота за металлоломом в регионе приняла угрожающий характер: «на металл» тащится всё, начиная от кусков рельсов и заканчивая обшивкой вагонов и торфяных машин, поэтому разборку

остатков линии предполагается закончить в кратчайшие сроки после схода снега. Передача в музей «современной» техники позволила за счёт обмена пополнить коллекцию музея. «Обмен» ещё не доведён до конца, в ближайшее время в музее появятся ещё несколько новых экспонатов. Однако два типичных экземпляра «тепловозной эры» останутся в коллекции музея: это электростанция ЭСУ2А-511 и тепловоз ТУ4-1984.

Пополнение путевого материала за счёт разборки неиспользуемых линий позволило разработать проект реконструкции станции и капитального ремонта пути. Кроме того, планируется постройка разворотного треугольника для паровозов и обгонного разъезда в конце туристического маршрута. К реализации этого проекта планируется приступить по окончании туристического сезона 2006 года.