



## Узкоколейная железная дорога Берендеевского торфопредприятия

В глубокой выемке на краю торфопосёлка Берендеево лежит шестипутная станция, заставленная ржавыми вагонами ТСВ6. Летом на заросших травой путях пасутся коровы. Через всю выемку над узкоколейкой проходит деревянный пешеходный мост, с которого открывается прекрасная панорама станции и уходящих вдаль заросших берёзой торфяников. Мост соединяет жилую часть посёлка и производственную территорию, где находятся: двухэтажная диспетчерская с балкончиком, локомотивное депо, пункт технического обслуживания вагонов, котельная и подсобные цеха: электроцех, механический цех и цех нестандартного оборудования. С дальней от разрушенного перегруза горловины станции открывается вид на озеро Берендеевское и развалины огромного торфобрикетного завода, расположенного на другом берегу.

с. 18

В 1946 году Ленгипроторфом был создан проект разработки торфяного месторождения, расположенного в истоках реки Киржач в двух километрах от посёлка Берендеево Переславского района Ярославской области, представлявшего собой заболоченную низину площадью около 70 кв. км, поросшую берёзой и ольхой. Со всех сторон торфомассив окружали возвышенности с расположенными на них смешанными и лиственными лесами, лугами и пашнями.

Проект предусматривал организацию Берендеевского торфопредприятия с проектной мощностью 550 тысяч тонн фрезерного торфа в год. На возвышенности между ширококолейной станцией и озером началось строительство центрального посёлка торфопредприятия; для вывозки торфа с болота планировалось построить узкоколейную железную дорогу.

Строительство железнодорожных путей и станционных сооружений началось в 1951 году. В глубокой выемке на краю посёлка была построена станция Перегрузочная, велось строительство торфоперегрузочного пункта с подведением ширококолейного пути от станции Берендеево Северной железной дороги. В 1951—1952 годах было закончено строительство водокачки, диспетчерской, пяти стрелочных будок и пассажирского павильона, а в 1953 году сдано в эксплуатацию четырёхстоельное паровозное депо. По данным на 1953 год было уложено 18,1 км пути узкой колеи, в дальнейшем планировалось уложить ещё 16,76 км.

с. 19

В пяти километрах к юго-западу от Берендеева строился второй посёлок торфопредприятия Волчья гора. За этим посёлком располагались поля добычи торфа второго фрезерного участка.

Второй и центральный посёлки через отдельные пункты «Водокачка» и 3-й пост связывал магистральный путь № I. По другую сторону торфомассива проходил путь № III, позднее закольцованный с первыми путями № IV и VI. С торфяных полей, расположенных в центральной части торфомассива, вывозка велась по пути № II до 2-го поста, а далее по пути № V к отдельному пункту «Водокачка». Через несколько лет был сдан в эксплуатацию участок магистрального пути № II от 2-го поста до станции Перегрузочная, сокративший дальность вывозки торфа с этой части торфомассива более чем на 2 км.

Паровозный парк дороги состоял из 11 паровозов: четырёх паровозов типа 159 Подольского (№№ 539 и 562) и Коломенского (№№ 540 и 569) заводов, трёх паровозов ВП4 Воткинского завода №№ 837, 863 и 868, паровоза Кч4233 завода «Шкода», двух паровозов Кп4 №№ 162 и 171 завода имени Сталина города Познань и, наконец, паровоза Кв4033, построенного в Будапеште в 1952 году заводом «Ганц Маваг».

Пассажирские перевозки осуществлялись мотовозом МУ34 и пассажирской автодрезиной ПД1 № 361.

Вагонный парк состоял из 183 вагонов УМВ Демиховского машиностроительного завода 1948—1952 годов и 82 торфовозных полувагонов типа «Союзторф», изготовленных на базе платформ Демиховского завода 1946—1948 годов, Урочского завода и завода Рязсельмаш 1931—1939 годов, Усть-Катавского завода 1938—1949 годов и завода «Правда» 1945 года. Для перевозки хозяйственных грузов на дороге имелось 40 восьмитонных платформ постройки вышеперечисленных заводов. Для перевозки рабочих на торфопредприятии использовались два классных вагона Демиховского завода постройки 1952 года, два импортных пассажирских вагона «РАFAVAG» и два четырёхосных вагона-теплушки, построенных на базе восьмитонных платформ Урочского завода. Горюче-смазочные материалы перевозились в трёх цистернах, построенных на основе вышеуказанных платформ. В результате, по данным на 1 октября 1953 года, в вагонном парке дороги насчитывалось 314 вагонов.

с. 20

Вывозка торфа производилась на котельную центрального посёлка и на перегруз с последующей отправкой Ярославской ТЭЦ и другим потребителям. Погрузка торфа па болоте производилась кранами ПК2 и ПК2М завода Ивторфмаш, а перегрузка в вагоны широкой колеи четырьмя торфоперегрузателями типа ТП Ленинградского завода транспортного машиностроения.

В конце 50-х годов в одном километре от центрального посёлка на берегу озера был построен крупный торфобрикетный завод, для вывозки брикета от посёлка к заводу проложили путь широкой колеи.

В 60-х годах на смену паровозам на торфопредприятие поступили 10 тепловозов ТУ4 №№ 417, 626, 643, 651, 673, 677, 1243, 1296, 1617 и 2007. Для выполнения хозяйственных операций и производства работ с путевой техникой, к которой прибавились ещё один снегоочиститель ПС (1957 года выпуска), путевой струг УПС и прицепной щёточный снегоочиститель ПЩС, на дорогу поступили 5 электростанций Губинского завода ЭСУ1 № 90 и ЭСУ2а №№ 115, 266, 426 и 465.

с. 21

В середине 70-х годов торфопредприятие пыталось внедрить на узкоколейке новые тепловозы Камбарского машзавода ТУ7 №№ 1143 и 1162, но из-за большой нагрузки на ось, отрицательного влияния ходовой части на верхнее строение пути и неэкономичности эксплуатации с малой нагрузкой эти тепловозы были разобраны на запчасти и проданы в локомотивное депо Купань Купанского торфотранспортного управления.<sup>1</sup>

с. 22

Несколько лет на торфопредприятии эксплуатировалась пассажирская автомотриса АМ1, позднее переданная Ивановскому торфопредприятию объединения Яртторф.

До начала 80-х годов торфопредприятие работало на полную мощность, но запасы торфа стали постепенно иссякать. К середине 80-х годов из пяти полевых баз на производственных участках остались только две, перевозки торфа резко сократились. В связи с этим последовала ликвидация некоторых стрелочных постов, сокращение парка рабочих локомотивов и вагонов.

В конце 80-х годов директор торфопредприятия отдал приказ о закрытии перегруза, а в 1992 году был остановлен и разрушен торфобрикетный завод. С тех пор железнодорожный цех остался без работы, хозяйство постепенно пришло в упадок. Попытки предприятия получить прибыль от работы подсобных цехов также ни к чему не привели. Создание временного накопителя торфа на месте бывшего перегруза с последующей вывозкой его автотранспортом оказалось нерентабельным.

В результате летом 1994 года торфопредприятие было полностью остановлено. Добычу торфа прекратили, железнодорожный и другие цеха простаивали, рабочим не выплачивали заработную плату.

После смены директора предприятия в августе 1994 года дорога немного ожила. Заработали цеха, начался ремонт локомотивов и вагонов, стала производиться вывозка торфа с полевой базы № 1 на котельную посёлка.

К настоящему времени из внутримассивных путей остались лишь путь № III до разъезда 3-го участка да путь № I до 2-го посёлка. Пути № VIII, IX и X давно заброшены и не эксплуатируются. С 1990 года магистральные пути I и III стали укреплять железобетонными шпалами — одна железобетонная шпала на три деревянных.

В локомотивном парке остались 4 тепловоза ТУ4 №№ 677, 1296, 1617, 2007, две ЭСУ2а №№ 426, 465 и поступившая на торфопредприятие в 1988 году путевая дрезина ТУ8г № 003.

<sup>1</sup> Журналист путает названия, имея в виду депо Купанское. — *Ред.*

Вагонный парк состоит из вагонов ТСВ6, платформ Демиховского завода, цистерн ВЦ20 и пассажирских вагонов ПВ40. Из путейской техники на дороге остались путеукладчик ППР2, путевой струг УПС, два снегоочистителя ПС и один щёточный снегоочиститель ПЩС.

В настоящее время работники торфопредприятия не теряют надежду возродить добычу торфа на оставшихся производственных участках, а также продолжить вывозку заготовленного в караванах торфа малыми объёмами узкоколейным транспортом.