

# ШЕСТНАДЦАТИЛЕТНИЙ МАШИНИСТ

## ДЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ВПЕРВЫЕ ПОЯВИЛИСЬ В НАШЕЙ СТРАНЕ, НО ПОСЛЕ ПЕРЕСТРОЙКИ КОЛИЧЕСТВО ИХ СИЛЬНО СОКРАТИЛОСЬ. СЕГОДНЯ ЖЕ МОЖНО ГОВОРИТЬ ОБ ИХ ВОЗРОЖДЕНИИ.

АНТОН ХЛЫНИН

«В 1958 году в возрасте 17 лет я стал первым машинистом тепловоза ТУ2-167», — с гордостью рассказывает заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги Александр Фомичев о своем детстве, большая часть которого прошла под Ленинградом, на станции Озерная, на Малой Октябрьской детской железной дороге. — Строго говоря, официальным первым машинистом на ТУ2-167 был Слава Гузик, мой одноклассник и наш начальник службы тяги, а потом уже я. Но как мы боролись за эту честь! Ведь это была самая передовая техника: в то время даже на большой Октябрьской дороге было всего несколько пассажирских тепловозов ТЭ7, пришедших на смену паровозам».

Воспоминания людей, которые работали на детских железных дорогах, всегда полны гордости. «Денег на ДЖД за работу не платили, да и дело это было абсолютно добровольное. Подобно друзьям Тома Сойера, ребята готовы были и приплатить за право «покрасить этот забор», — объясняет Александр Гурбич, «выпускник» Ужгородской ЖД. Но трудились там между тем не по-детски. Обучение длилось четыре года — начиная с шестого-седьмого класса и до конца школы. На первый год дети становились стрелочниками, проводниками, ревизорами, экскурсоводами (экскурсии устраивались в поезде во время движения), путевыми обходчиками, дикторами, дежурными по поезду, дежурными по перрону. На второй год школьник уже мог стать начальником поезда, начальником станции, ПВМ (поездным механиком), ДСД (главным кондуктором), бригадиром путевых обходчиков. На третий год — ДНЦ (диспетчером), помощником машиниста, ДСП (дежурным по станции). И только на четвертый год — машинистом. «Заветной мечтой мальчишек было стать машинистом, — вспоминает Игорь Копайсов из Санкт-Петербурга. — Паровозная бригада первой смены приходила задолго до отправления первого поезда. Пока кочегар с помощником машиниста надраивали каждый свою сторону паровоза, машинист, вооруженный гаечными ключами и масленкой, смазывал подвижные соединения шатунов и буксы. Как правило, все это происходило на глазах стайки пацанов помладше, с восхищением глядящих на процесс...»

Обширная сеть детских железных дорог, существовавшая со времен Советского Союза, сегодня несколько поредела, но тем не менее существует. Таких дорог в нашей стране сейчас 25. Этим летом в Кратово отмечала свой юбилей — 75 лет — Московская детская железная дорога.

**С БЛАГОСЛОВЕНИЯ КАГАНОВИЧА** Детские железные дороги (ДЖД) — отечественное изобретение. В годы первых пятилеток, когда промышленность бурно развивалась и объемы железнодорожных перевозок росли, железной дороге понадобилось много квалифицированных кадров. Появилась мысль: а что, если начинать массовое воспитание таких кадров прямо с детского возраста? Нигде

в мире подобного еще не было. Летом 1935 года в столице советской Грузии тогдашнем Тифлисе открылась первая в мире дорога, обслуживаемая юными железнодорожниками. Идея создания дороги принадлежала студентам местного железнодорожного вуза. Строительство велось комсомольско-молодежными бригадами на совершенно бесплатной основе по выходным дням. Но очень скоро к работам подключились и дети. Кроме того, задолго до открытия дороги начались занятия по теоретической подготовке будущих железнодорожников. Именно дети и открыли движение 24 июня 1935 года: первый поезд по новой дороге повел десятилетний машинист Виктор Соколовский.

Это начинание активно поддержал «железнодорожный нарком» Лазарь Каганович. По его личному указанию строительство детских железных дорог в стране приобрело массовый характер. Во второй половине 1930-х годов по всей стране открылось уже более десятка ДЖД: в Красноярске, Гомеле, Днепрпетровске, Ереване и других городах. Каждая из них имела какую-нибудь специфику — например, дорога в Красноярске всегда эксплуатировала только самодельный подвижной состав и имела самую узкую колею из всех детских железных дорог. Тогда же начала свое существование уже упомянутая нами ДЖД в Кратово, впоследствии получившая название Малой Московской.

Детские железные дороги строились узкоколейными, как правило, с колеи 750 мм. Это стандартная колея отечественных промышленных узкоколейных дорог. Выбор, сделанный еще при строительстве Тбилисской ДЖД, очевиден: узкоколейная дорога проще и дешевле и в постройке, и в обслуживании. Грузопотоков на ДЖД не планировалось, а вот с локомотивами и вагонами на такую колею проблем не было. Впрочем, на ряде ДЖД практиковалась постройка самодельных локомотивов — тогда, в 1930-е годы, это были паровозы. Воспитанники дорог принимали в проектировании и постройке этих локомотивов живейшее участие. Таким образом, подготовка кадров на ДЖД шла не только в эксплуатационном, но и в инженерно-конструкторском плане.

Детские железные дороги открывались как подразделения в составе вышестоящих организаций — настоящих, взрослых железных дорог, поэтому и получали наименование в соответствии с дорогой подчинения, но с добавлением слова «малая»: Малая Закавказская, Малая Северная дорога и т. д.

До войны в стране появилось уже 14 ДЖД. Среди прочего был разработан грандиозный проект строительства детской железной дороги в Москве — она должна была стать «столичной» по всем параметрам. Дорогу планировалось проложить в Измайловском парке, а ее протяженность должна была составить почти 20 км. Чтобы обучать юных воспитанников работе на всех видах тяги, на дороге планировалось построить два участка: один — на электротяге, а другой — на распространенной в те годы паровозной тяге.

Для обучения будущих работников службы сигнализации планировались и две системы безопасности, которые должны были работать через день: желтая блокировка и новейшая на тот момент автоблокировка. Проектирование паровозов для дороги было поручено Коломенскому заводу, электровозов — заводу «Динамо». Проекты станционных зданий не уступали по красоте станциям Московского метрополитена, для пассажиров были предусмотрены буфеты и радиовещательные узлы с патефонами. Строительство дороги еще не началось, а учебные классы и мастерские уже были организованы — на базе существующих предприятий железных дорог в Москве. Например, подготовка юных машинистов велась на настоящих поездах, ходивших с Савеловского вокзала. Окончательный проект Московского детской дороги был утвержден 20 июня 1941 года... и, к сожалению, не был реализован: началась война. Детская железная дорога в Москве так и не появилась — «столичной» стала ближайшая к Москве дорога в Кратово.

После войны потребность в кадрах для железных дорог выросла многократно: сказывались военные потери. Настал настоящий звездный час детских железных дорог. За послевоенное десятилетие число их выросло на два десятка. Усложнялась техническое оснащение ДЖД, увеличивалась их протяженность — так, открывшаяся Малая Октябрьская дорога в Ленинграде имела длину свыше 8 км, тогда как прочие ДЖД, как правило, не превышали 2 км. Открылись ДЖД в Киеве, Вильносе, Баку... Каждая из них ежегодно готовила к поступлению в железнодорожные вузы и ССУЗы десятки будущих специалистов, так необходимых железным дорогам. Существовало мнение, что из бывших воспитанников ДЖД вырастают особенно опытные и высококлассные специалисты.

Все передовые технические новшества, внедряемые на взрослой железной дороге, затрагивали и ДЖД. В 1950-е годы на железных дорогах страны началась массовая реконструкция тяги. И здесь детские железные дороги не отстали: в добавление к имеющимся паровозам на многих из них появились новейшие по тому времени тепловозы ТУ2. А Малая Октябрьская дорога первой получила чешский ТУ3. Обновлялся и парк вагонов, совершенствовались устройства сигнализации, связи. На некоторых дорогах удалось увеличить протяженность путей, парк подвижного состава. На Малой Московской дороге в 1958 году движение стало круглогодичным. Успехи советских ДЖД вдохновляли наших партнеров по социалистическому лагерю. Более 30 таких дорог было создано в Венгрии, Восточной Германии, Чехословакии и Болгарии. Первой из них была детская железная дорога в Будапеште, открывшаяся в 1948 году. Надо отметить, что трасса этой дороги проектировалась с тем расчетом, чтобы жители города могли пользоваться ею как транспортом. То есть создатели дороги изначально ориентировались на ее самокупаемость. Это предопределило успех данной доро-

ги, которая за всю свою историю ни разу не укорачивалась, а только удлинялась и функционирует по сей день. На отечественных ДЖД, финансировавшихся полностью из бюджета, такого, к сожалению, не было. Только некоторые ДЖД, например в Оренбурге, Чите, Ярославле, помимо своих учебных и развлекательных функций выполняли транспортную функцию, перевоза пассажиров в загородную зону. Однако такое явление было редким. Малая Октябрьская железная дорога, которую считают «самой невезучей», за годы существования укорачивалась дважды.

**СНОВА В ДЕТСТВО** Это обстоятельство не могло не сказаться печально на судьбе ДЖД в постперестроечный период, когда финансирование из бюджета сократилось. Многие дороги сокращали тогда время работы, уменьшали число воспитанников. Начались проблемы с ремонтом и содержанием подвижного состава, пути, сооружений и так далее. Многие ДЖД в России, а особенно в других бывших республиках Союза, не пережили кризиса, были закрыты и разобраны, техника продана или сдана в металлолом. В особенности это касается ДЖД в Средней Азии. Закрыта и разграблена Малая Азербайджанская железная дорога. Едва «осталась в живых» — самая первая в бывшем Союзе Тбилисская ДЖД, но сейчас она обслуживается взрослыми.

С образованием ОАО РЖД из бывшего МПС и началом реформ во всей структуре железных дорог изменения затронули и детские железные дороги. В их восстановление и развитие стали вкладываться средства.

В 2005 году полностью реконструирована и модернизирована Московская ДЖД, а в 2007 году — Ярославская. Тогда же, в 2007 году, открылись две новые ДЖД — в Казани и Кемерово. В Казани открытие железной дороги прошло «по-взрослому» — в присутствии первых лиц государства. Сама дорога тоже довольно серьезная: больше 4 км пути, здания двух станций выполнены в современном духе, с использованием дорогих материалов.

В 2011 году открылась новая, Малая Царскосельская дорога на окраине северной столицы. Подобно европейским детским дорогам, эта дорога стала выполнять реальные транспортные задачи: жители города Пушкина могут добраться по ней к станции метро «Купчино».

Каждая ДЖД имеет одну или несколько станций, оснащенных всем необходимым: средствами сигнализации, связи, билетными кассами, залами ожидания. Для обслуживания и ремонта локомотивов и вагонов строятся настоящие депо, только небольших размеров. Для занятий оборудуются кабинеты, классы, мастерские. Помимо чисто профессиональных навыков воспитанники ДЖД изучают и историю железных дорог, привыкают работать в коллективе. ■

В подготовке материала использовались данные с сайта [www.dzd-ussr.ru](http://www.dzd-ussr.ru)



Проводник вагона — лицо детской железной дороги. Юных железнодорожников одевают с иголкой



Капитально отремонтированный и модернизированный тепловоз ТУ2-078 на малой московской железной дороге