

Центральная детская техническая станция им. ШВЕРНИКА и
Воронежская областная детская техническая и
сельскохозяйственная станция

А. И. ВОЛКОВ

(Зам. председателя Комитета Содействия строительству
детских железных дорог СССР и
директор ЦДТС им. ШВЕРНИКА)

25
детских железных
дорог СССР

ВОРОНЕЖ 1936

Строительство детских железных дорог в СССР

(Краткая справка).

Прочитав заглавие, некоторые иронически усмехнутся "Дети строят железные дороги? Сами водят поезда? ... Не может быть!"

Однако, это - наша советская действительность. Это реальное дело. Это живые люди, которые существуют и мимо которых нельзя пройти. Давайте посмотрим как началось это дело.

25 детских железных дорог СССР

Как была построена первая детская дорога.

Первая в мире детская железная дорога была начата в г. Тифлисе постройкой 12 октября 1934 г., а в апреле 1935 г. уже пошел первый детский поезд под руководством 10-летнего машиниста - Вити Сокольского. Длина дороги - 400 метров, ширина колеи - 750 миллиметров. Она вся построена силами школьников. Взрослые инженеры давали лишь технические советы. Пионеры-школьники сами строили доски, сами укладывали шпалы и рельсы, сами делали вагоны, сами проектировали и строили крохотные станции. Паровоз помогли собрать из утиля фабзавучники.

Для полотна дороги пришлось переложить 500 кубометров земли.

Лиза Соколовская - лучший бригадир строительства - рассказывает: "Во время строительства мы применили все свои знания по тригонометрии и физике. Нам даже практику в школе отменили".

Детская дорога построена в Тифлисском парке на берегу бурной, реки Куры. Дорога имеет две станции: одна называется "Пионерская", а другая "Радостная". Есть и семафоры, и стрелки, и сигнализация. На путях надписи - "Не ходить! Штраф 5 рублей".

По этой железной дороге ходит настоящий паровозик с тремя настоящими вагончиками - два вагона жестких и один мягкий. Жесткий вагон имеет 12 мест, а мягкий - 8 мест. Паровоз называется "ЛК-1" - это значит "Лазарь Каганович".

Дети не только построили дорогу, но они сами и обслуживают ее. Право работать на дороге имеют только отличники учебы - они тратят на дорогу 2 часа в шестидневку. Детская дорога имеет своих юных машинистов, начальников станций, стрелочников, дежурных, кондукторов, кассиров, дорожных мастеров. Все юные железнодорожники при исполнении "служебных обязанностей" носят железнодорожную форму. Они четко знают свои обязанности и поддерживают строгую дисциплину и порядок.

На детской дороге есть и свой политотдел. Начальник политотдела - это пионер Кирилл Папитавашвили. Политотдел проводит среди ребят культурную работу - зарядку, беседы, читку газет. Дорога имеет даже звуковой кинофильм, где наглядно показано строительство и эксплуатация дороги.

На дороге установлена небольшая плата за проезд - с детей - по 25 копеек, с взрослых - по 50 копеек. Получаемые за проезд средства идут на оплату топлива для паровоза, на содержание охраны, на мелкий ремонт, на оплату машиниста-наставника (взрослого).

С июня 1935 года по октябрь 1935 года поезда сделали пробег в 1000 километров и перевезли 6500 человек. А 4 марта 1936 года дорога в один день перевезла около 2000 чел. юных пассажиров. Аварий на дороге не было "и не будет" - гордо заявляют дети.

Миша Хмара - юный машинист рассказывает, как он водит поезд: "Когда я прихожу, паровоз уже разогрет, его растапливает машинист-наставник. Вместе с помощником я смазываю и обтираю части. Пар поднимаю до 9 атмосфер и еду в пробный рейс. После пробного рейса со станции "Пионерская" еду маршрутом до станции "Радостная".

Вокруг детской дороги создано увлекательное объединение сотен и тысяч тифлисских школьников. Сами юные строители дороги заявляют - "В будущем мы хотим стать лучшими, преданными своему делу железнодорожниками". И это - не голые слова. Уже осенью 1935 года из 19 чел. юных строителей детской дороги, окончивших в этом году школу, 17 чел. поступило учиться в транспортный ВУЗ. Детская дорога, ее строительство, ее эксплуатация воспитывают у ребят любовь и заботу к железнодорожному транспорту.

От паровой тяги - к электрической.

Но эта замечательная дорога уже не удовлетворяет детей в своем настоящем виде. Ведь дорога - на паровой тяге, а рядом - настоящая железная дорога - Закавказская - электрифицирована от Тифлиса до Зестафони. И у детей Тифлиса родилась новая смелая мысль - построить новую детскую электрифицированную железную дорогу по последнему слову техники. Длина пути новой дороги будет 1600 метров, а по сторонам будут посажены кипарисы. Будет создана автоблокировка, автосцепка. Будет построен настоящий туннель. На дороге будет построен и "большой" мост - 4 метра - через канаву.

Засияют своими огнями две новые станции "Солнечная" и "Комсомольская" и депо. Настоящий электровоз поведет по новой дороге 5 крытых вагончиков.

Новая электрическая детская дорога в Тифлисе уже строится. В постройке участвуют 700 тифлисских школьников. Они строят дорогу с небывалым энтузиазмом. Дети часто бегают на мост над настоящими "взрослыми" железнодорожными путями, смотрят всякие подробности железнодорожного хозяйства и спорят между собою - как и что лучше сделать. Дети одолевают своих отцов-железнодорожников всяческими распросами и в семьях тифлисских железнодорожников отцы и дети ведут технические дискуссии.

Ленинский райком комсомола, райсовет, Управление Закавказской железной дороги уже привыкли видеть у себя и слышать по телефону настойчивых маленьких строителей, спрашивающих: "Как кирпичи? Как деньги? Где строительный материал".

С декабря на новой трассе идут земляные работы. Сделана уже насыпь и выровнена земля почти по всей трассе. Земляные работы ведутся специально подготовленными детскими лопатками, кирками и носилками. Каждая бригада работает не больше полутора часов и то с 15-минутным перерывом. Отдых - в плюшевой комнате железнодорожного клуба. Там много игр и развлечений. Детей приходится насильно заставлять кончать работу - они не хотят уходить. Тогда они заявляют с обидой - "Так мы никогда не построим дорогу". "Начальником" новой дороги назначена Нелли Вольская. Ей - 12 лет, она кругленькая, с косичкой. "Начальник политотдела" - Тамара Гочиташвили. Ей - 13 лет. "Нач. дороги" и Нач. политотдела", наряду с постройкой дороги, учатся, занимаются музыкой и успевают читать Диккенса и Жюль Верна. "Редактор" печатной газеты строительства "Сталинский электровоз" - Миша Замтарадзе. Это - "опытный старый железнодорожник". Он уже поработал на старой детской дороге и изучил ряд специальностей: был стрелочником, перронным, дежурным по станции.

Надо отметить, что дети внесли свою долю и в проектирование дороги, Школьники дали в проектное бюро Закавказской дороги (где разрабатывался технический проект) массу своих рисунков, эскизов станций, вагонов, электровоза, моста.

Как развернулось движение детей по Союзу за постройку детских дорог.

В апреле 1935 г. пионеры г. Тифлиса закончили постройку первой в мире железной детской дороги и пустили ее в эксплуатацию.

8 октября 1935 г. юные строители Тифлисской детской дороги обратились через газету "Пионерская правда" с открытым письмом к детям, рассказывая о своем опыте и призывая построить детскую дорогу в Москве.

3 октября 1935 г. делегацию тифлисских юных строителей принял Нарком путей сообщения СССР т. Л. М. Каганович, заявивший - "Молодцы, ребята. Вы воспитываете и у себя и у других чувство любви к железнодорожному транспорту". Слова тов. Кагановича очень быстро стали известны всем детям СССР.

Почин тифлисских пионеров вызвал широкую волну движения среди детей разных пунктов СССР за постройку у себя на местах детских железных дорог. Детскую инициативу широко поддержали комсомольские, партийные и железнодорожные организации. Результаты получились совершенно неожиданные для многих - на 1 апреля 1936 г. детские дороги начали строиться в 25 пунктах СССР.

По Украине строятся детские дороги в 9 пунктах: Киев, Днепропетровск, Запорожье, Сталино, Ворошиловград, Краматорск, Харьков, село Бабчинец - Вииницк. области. Александровский р-н - Одесской обл.

По РСФСР - в 10 пунктах: Москва - 3, Пятигорск, Оренбург, Сталинск - Зап. Сибирь, Хабаровск, Воронеж, Ростов н/Д, Таганрог.

По Средней Азии - в 2 пунктах: Ташкент, Ашхабад.

По Закавказью - в 4 пунктах: Тифлис, Эривань, Кировобад, Баку.

Посмотрим внимательно - что же именно, как и где строят школьники-пионеры.

Эривань. Бюро Эриванского комитета КП(б)А в ноябре 1935 г. одобрило инициативу Эриванского комитета комсомола о постройке детской железной дороги. Выделена комиссия содействия. Длина пути строящейся дороги - 1100 метров. Три станции. Депо и мастерские. Род тяги - паровая. Паровоз с несколькими вагонами. Нач. строительства назначен тов. Вартанетян (секретарь Эриванского комитета ЛКСМА). Дорогу намечено закончить к сентябрю 1936 г.

Баку. По предложению пионеров фабрики им. Володарского и 7 школы Октябрьского р-на в Арменикенде приступлено к постройке детской железной дороги. Ее длина будет - 2 км. 3 станции. Пуск и эксплуатация дороги приурочивают к XIX годовщине Октября. Составлены сметы и план постройки. Строительство дороги обойдется в 250 тысяч рублей. Весь штат стройки и обслуживания дороги будет состоять из 200 детей, в возрасте не старше 16 лет.

Практическими организаторами всей работы по строительству являются т. Хрусталева - нач. отделения ЗКВ ж. д. и инженеры Габриэлян и Арутюнов.

Кировобад. По инициативе пионеров отрядов им. Крупской и Ворошилова приступлено к постройке детской железной дороги. Горком комсомола поддержал это дело и созывал специальное совещание комсомольцев,

хозяйственников и инженеров. В Тифлис для изучения опыта выезжала делегация пионеров и нач. службы пути К. Э. ж. д.

Днепропетровск. Длина строящейся дороги - 2100 метров (с большой петлей). На пути - мост через озеро и туннель. Две станции, одна платформа и депо. В здании центрального пассажирского вокзала будут - телефон, своя почта, сберкасса, камера хранения ручного багажа, буфет, комната отдыха и развлечений. Паровоз - уменьшенная копия "ИС", и шесть вагонов (каждый на 12 мест). Вагоны строит вагоноремонтный завод им. Кирова, а паровоз - комсомольцы ДПРЗ. Создан Комитет содействия под пред. т. Ветрова (Зав. транспортно-промышлен. отделом Обкома КП(б)У). Большую помощь лично оказывает т. Хатаевич (первый секретарь Обкома партии), созвавший специальное совещание хозяйственников. Дорогу намечено закончить к 1/IX 36 г. Состоялась специальная комсомольская конференция при участии инженеров по практическим вопросам строительства детской дороги. Управление Сталинской дороги и Институт инженеров транспорта - активные участники строительства. Практическими руководителями строительства детской дороги являются т. Слепов - секретарь комитета комсомола ДПРЗ и инженеры т. т. Бибик и Кригер.

Запорожье. Длина пути строящейся дороги - 3500 метров. 3 станции и депо. Электровоз типа "ВЛ-5-1" и 5 вагонов (типа метро). Основную помощь в строительстве дороги оказывают комитет комсомола Запорожского паровозоремонтного завода и его секретарь т. Протасов.

Каждый вагон будет вмещать 40 чел. детей.

Ворошиловград. Длина пути строящейся дороги - 2000 метров. Род тяги - паровая. Паровоз и 3 мягких вагона (каждый на 34 места). Длина каждого вагона 7 метров, высота 3 метра. Паровоз выделен дирекцией "ОР". Строятся 2 станции и депо.

Горком комсомола организует массовые субботники молодежи и детей старшего возраста на строительстве дороги. Активную помощь оказывает политотдел Ворошиловградского отделения эксплуатации ж. д. Дорога будет закончена к 1 мая 1936 г.

Киев. Длина пути строящейся дороги - 3000 метров. Ширина колеи - 750 м/м. Две станции, депо, водонапорная башня. На пути - 2 моста и 1 туннель. Объем земляных работ 35000 куб. м. Рол тяги - смешанный. Паровоз, тепловоз и электровоз. 9 вагонов различных конструкций. Общая стоимость 1300 тыс. руб. Основное участие принимают ЦДТС Украины и пионеротдел ЦК ЛКСМУ. В Тифлис выезжала специальная делегация.

По замыслу пионер-отдела ЦК ЛКСМУ и киевских организаций детская дорога должна представлять собою часть детского транспортного городка, в котором, помимо линии дороги, будут депо, вагонный участок, образцовые под'ездные шоссейные пути, небольшой речной порт с примыканием железной дороги.

Сталино (Донбасс). Длина пути строящейся дороги - 2500 метров. Две станции, депо и электростанция. Электровоз и несколько вагонов обтекаемой формы. Вагоны будут изготовлены мастерскими трамвайного парка. Основную помощь оказывают инженеры и техники Сталинского трамвайного парка. Постройку намечено окончить к 1 мая 1936 г.

Пятигорск. Длина пути строящейся дороги (кольцо) - 600 метров. Две станции, депо и электростанция. Род тяги - электрическая. Электровоз ("П-М-1"), 3 вагона обтекаемой формы (на 12-14 чел.). В ноябре выезжала в Тифлис для изучения опыта детская бригада. Нач. строительства - Толя Неслер - ученик VIII кл. 1-й средней школы. 19 ноября 1935 г. тов. Пивоваров - пред. Крайисполкома принял с отчетом

бригаду детей, ездившую в Тифлис. Монтаж электровоза ведут ученики образцовой школы. Дорогу решено закончить к 7/ХІ 36 г. Практические руководители строительства дороги - тов. Милославский И - зав. крайОНО и т. Куделин - директор крайДТС.

Оренбург. Длина пути строящейся дороги - 1000 метров (узкая колея). Род тяги - паровая. 1 паровоз и 4 классных вагона. Две станции и 1 раз'езд. Создан Совет содействия. Руководитель строительства - т. Шумилов - пом. нач. политотдела по комсомолу Оренбургской ж. д. Постройку намечено закончит к 1 мая 1936 г.

Село Бабчинец. Чернивецкнй р-н, Винницкой обл. Длина пути строящейся дороги - 200 метров. Род тяги - паровая. 1 паровоз и 2 вагона. Строители-ученики Бабчинецкой средней школы. Постройку намечено закончить к маю 1936 г.

Сталинск. Зап. - Сиб. края. Длина пути строящейся дороги - 7000 метров. Организован сбор металлического лома. Состоялось специальное совещание вожатых пионеротрядов.

Б. Александровский р-н, Одесской обл. Длина пути строящейся дороги - 1000 метров. Род тяги - электрическая - электровоз и 2 вагона (на 40 чел. каждый). Вагоны строятся в мастерских средней школы. Вынесено решение рика н райкома партии. Приобретена динамомашинa.

Краматорск. Горком комсомола решил построит детскую железную дорогу. В январе в Тифлис выезжала бригада школьников для изучения опыта. Об'явлен конкурс на лучший проект детской железной дороги.

Ростов н/Д. В марте 1936 г. комсомольцы Ленинского паровозо-ремонтного завода обратились с письмом ко всем

комсомольцам Ростова - построить детскую железную дорогу. Род тяги - паровая. На пути намечен туннель. Две станции.

Ашхабад (Туркменистан). 27 февраля с. г. Центральная детская техническая станция Туркменистана решила в в июне построить детскую железную дорогу. В Тифлис для изучения опыта выехала бригада.

Ст. Кратово. Моск.-Каз. ж. д. Длина пути строящейся дороги - 2000 метров (с двумя петлями на концах) Род тяги - электрическая и паровая. 1 паровоз, 1 электровоз и 3 вагона. Две станции и 1 раз'езд. Проведены силами школьников изыскания трассы. Трасса выбрана. Создан Комитет содействия при Казан. ж. д. Нач. строительства - т. Михайлов (директор ДТС).

Москва - ЦПКиО им. М. Горького. Имеется однокорейный путь, длиной 528 метров. Вокзал, депо, платформа. Электроподстанция (12 кв.). Подвижной состав из 3-х вагонов (1 с 4 моторами).

Проектируется (проект утвержден) построить, удлинить путь на 410 метров, построить вокзал и платформу, изготовить 3 новых вагона с электромоторами и 1 паровоз с 3 вагонами, построить мост и оборудовать депо.

Москва - Сокольники. Длина пути строящейся дороги - 2000 метров. Род тяги - электрическая. Состоялось специальное совещание у секретаря МК ВЛКСМ т. Лукьянова. Проекты дороги составляли сами ученики.

В **Ташкенте** в газетах 3 марта с. г. опубликовано следующее письмо руководителей правительства Узбекистана.

"Приветствуем начинание газеты "Пионер Востока" и предложение пионеров-деткоров этой газеты - о постройке детской железной дороги в Ташкенте.

Заложить в день открытия X с'езда ВЛКСМ детскую железную дорогу - это большой подарок и детям и X с'езду ВЛКСМ. Правительство Узбекистана будет всячески помогать в постройке детской железной дороги в Ташкенте.

Председатель ЦИК УзССР - Ахун Бабаев.

Зам. пред. ЦИК УзССР - Маншара.

Воронеж. В этом году воронежские пионеры получают прекрасный подарок - детскую железную дорогу.

Дорога, протяжением 2000 метров, с 4 станциями и депо, будет построена в Парке Культуры и Отдыха.

Дорога оснащается новейшей техникой. Здесь оборудуется маневровая горка, автоблокировка и централизация.

Комсомольцы паровозоремонтного завода им. Дзержинского сделают 2 паровоза, а комсомольцы вагоноремонтного з-да им. Тельмана - вагоны. Машинистами, начальниками станций и депо, дежурными, проводниками, кочегарами будут сами ребята. 17-я городская школа уже выделила 42 отличников учебы. В Областной детской технической станции и в Доме техники Ю.-В. ж. д. ребята будут учиться на машинистов, начальников станций, депо, дежурными по станции.

4 станции будут сделаны по образцу лучших станций ж. д. Союза и Московского метрополитена. Их украсят скульптуры, зелень, цветы.

На днях из Воронежа в Тифлис, Харьков и Москву выедет делегация, которая тщательно ознакомится с устройством и работой имеющихся таких детских ж. д.

Инициаторами строительства дороги в Воронеже является Областная детская техническая и сельскохозяйственная станция - директор тов. Бугаев С. С. и комсомольский комитет Управления Ю.-В. дороги - секретарь ко-та - инженер К. Попов и председатель Дорожного бюро ИТС строителей Н. Степанов.

Харьков. Имеются решения местных организаций.

Хабаровск, Таганрог состоялись совещания пионеров активистов.

Подготовка кадров юных строителей.

Почти во всех пунктах развернута подготовка школьников старшего возраста к участию в строительстве и эксплуатации детских дорог. В Сталине - готовятся в кружках - 132 чел. школьников - будущие юные машинисты, дежурные по станции, стрелочники и кондуктора. В Эривани - 270 чел. пионеров проходят специальную учебу - кружок паровозных машинистов - 30 чел., 2 кружка юных путейцев - 60 чел. (нач. дистанций, дорожные мастера, ремонтные рабочие). 3 кружка юных эксплуатационников - 90 чел. (нач. станций, дежурные, стрелочники, кондуктора), кружок вагонников - 30 чел. и телеграфистов - 60 чел.

В Днепропетровске при Областной детской технической станции начала работать "школа юных железнодорожников". Школа подготовит 50 машинистов, помощников, кочегаров, 25 юных нач. станций, 25 юных диспетчеров, 25 чел. юных телеграфистов, дежурных по станции, стрелочников.

В Ворошиловграде (Донбасс) во Дворце культуры имени Ленина 130 чел. детей обучаются работе стрелочниками, машинистами, дежурными по станции, кондукторами и т. п.

Кто руководит постройкой детских дорог.

В Москве при Центральной детской технической станции им. Шверника (адрес: Москва, центр, Китайский проезд, 3/4, под'езд 2, ЦДТС) создан по поручению пионеротдела ЦК ВЛКСМ "Комитет Содействия строительству детских железных дорог в СССР" под председательством проф. Образцова (Нач. Научно-исследовательского ин-та транспорта).

В Комитете уже обсуждались проекты детских дорог - 2-й очереди Тифлиса, ст. Кратово, ЦПКиО им. М. Горького и пр.

При участии транспортной секции Московского дома ученых (т. т. Гонзоль, Толстопятов и др.) разработаны технические условия проектирования детских железных дорог.

15 апреля 1936 г.