

Малая Южная

1947

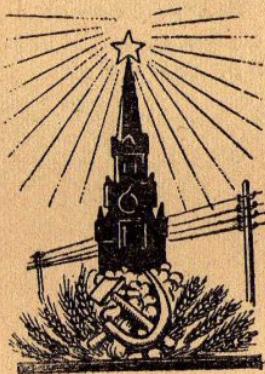
В. АНГЕЛЕЙКО, Н. АЛЕКСАНДРОВ

Малая Южная

Под редакцией
генерал-директора движения III ранга
П. ДМИТРЮКА

Издание управления Южной железной дороги

К борьбе за дело Ленина—Сталина будь готов!



ПРЕДИСЛОВИЕ

Малая Южная — творение и гордость юных харьковчан, юных патриотов железнодорожного транспорта и их старших товарищей.

Дороге исполнилось 10 лет. Но по существу она значительно старше. Ее история начинается с первых кружков в железнодорожной лаборатории Харьковского дворца пионеров и октябрят.

В первых моделях паровозов и вагонов, изготовленных ребятами, в миниатюрном участке электрифицированной железной дороги, оборудованном в лаборатории, уже таился зародыш Малой Южной. А когда у ребят возникла мысль о постройке настоящей детской железнодорожной дороги, взрослые их поддержали. Желание ребят было исполнено.

Юные харьковчане получили замечательный подарок. Построенная в самом живописном районе Харьковская детская железная дорога стала центром культурного отдыха, развлечения и воспитания детворы. Она стала школой воспитания, школой подготовки будущих железнодорожников.

Об этом и рассказывается в данной брошюре. Она показывает с какой горячей любовью юные железнодорожники относятся к работе и учебе, с какой гордостью они готовятся стать настоящими железнодорожниками.

В брошюре показана роль детской железной дороги, как внешкольного учреждения, ставящей себе целью техническую подготовку подростков, воспитание в их строжайшей дисциплинированности, чувства высокой ответственности за порученное дело, горячей любви к транспорту. И поэтому детская дорога вправе претендовать на большее внимание органов народного образования, партийных, комсомольских и профсоюзных организаций города Харькова.

Для того, чтобы Малая Южная справилась с поставленными задачами, ее нужно оснастить по последнему слову техники, создать все необходимые кабинеты и ла-

боратории для развития юных талантов. Необходимо также наладить выпуск наглядных пособий, моделей, плакатов, обеспечить юных железнодорожников всем необходимым для их технического роста, создать все условия для дальнейшего развития Малой Южной.

Брошюра знакомит юного читателя с историей рождения и восстановления Малой Южной, с перспективами дальнейшего ее развития. Она бесспорно, вызовет у ребят большой интерес к транспорту, побудит многих из них избрать ту или иную железнодорожную профессию, чтобы отдать свои силы и знания на благо Родины, во славу великой железнодорожной державы.

Детские железные дороги существуют только у нас в великой стране социализма, где детям открыты все пути для творчества и изобретательства.

Так, творите и дерзайте, счастливые дети!

П. ДМИТРЮК,
генерал-директор движения III ранга

О Т А В Т О Р О В

При составлении брошюры авторы пользовались не только собственными наблюдениями и материалами. Мы использовали также рассказы бывшего руководителя кружка юных железнодорожников т. Щербины, работника горкома ЛКСМУ участника восстановления детской дороги т. Ильченко, бывшего начальника службы тяги Малой Южной т. Година и других товарищей, за что и приносим им свою искреннюю благодарность.

Для ребят

ЭТОТ день был необычным. С шестнадцати часов по главным улицам Харькова приостановилось движение городского транспорта и хозяевами улиц сделались дети. Со всех сторон города, сплошным потоком они двигались к центру. Нарядные, с красными галстуками они несли портреты любимого вождя товарища Сталина, руководителей партии и правительства, утопавших в ярких букетах из роз и глициний, васильков и ромашек. А чуть заметный ветерок полыхал множество алых знамен, доносил до окраин звуки торжественного марша.

Поток ребят устремился к площади Тевелева.

Здесь, словно только что выстроенное, высилось огромное белое здание, с колоннами, на котором у входа красовалась небольшая, но ставшая сразу дорогой и значительной, надпись: «Дворец пионеров и октябрят».

Ликовали ребята. В этот теплый, воскресный сентябрьский день 1935 года осуществилась их мечта. Одно из лучших зданий города, в котором долгое время размещался верховный орган власти Украинской ССР, решением партии и правительства был передан детворе для организации в нем, тогда первого в Союзе, сказочного Дворца пионеров и октябрят.

Решение это состоялось в 1934 году и как только стало известно об этом решении все харьковские организации, да и не только харьковские, начали создавать Дворец, украшать его, оборудовать лаборатории и комнаты для работы, учебы и игры ребят. Прошел год и Дворец был создан. Это был сказочный Дворец.

Любой пионер, независимо от того, к чему больше проявились его наклонности, любой школьник или малыш дошкольного возраста, чем бы ни интересовался его детский пытливый ум, мог найти здесь все то, о чем он мог мечтать. В светлых, просторных и красивых залах размещались лаборатории для ребят, оборудованные по последнему слову техники.

Видное место занимала здесь железнодорожная лаборатория. Ее построили работники Южной железной дороги. В миниатюре были представлены все технические новшества, все, что могло заинтересовать ребят. Здесь были модели разных серий паровозов, вагонов, маневровые столы, мосты, различные средства сигнализации и связи, детали устройства паровозов и вагонов и многое другое.

Здесь был действующий участок электрифицированной железной дороги, участок между двумя станциями с переводящимися стрелками, оборудованный действующими светофорами, зажигающимися разноцветными огнями и показывающими свободен путь для поезда или занят. На участке был в обращении один электровоз с пассажирскими вагонами.

Все это привлекало внимание ребят и очень многие из них изъявили желание работать в железнодорожной лаборатории.

Первыми пришли в лабораторию Лилия Волгина, которая теперь уже работает инженером, Шура Беседовский и Лена Беседовская, которые сейчас учатся в Харьковском институте инженеров транспорта, и многие другие, которые уже выросли и работают на железнодорожном транспорте, либо учатся, собираясь стать инженерами железнодорожниками.

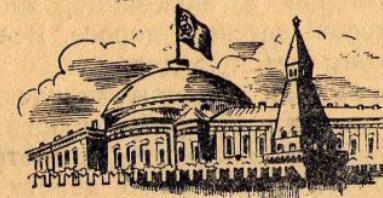
Особенно много было желающих записаться в так называемые игровые кружки. Ребята в этих кружках учились управлять действующим участком электрифицированной железной дороги. Они распределяли между собой обязанности дежурных по станциям, операторов, машинистов, стрелочников, главных кондукторов, вагонных мастеров. Ребята отправляли поезд с одной станции на другую, выполняли при этом все требования и правила, какие существуют на настоящей железной дороге, следили за безопасностью движения поезда, за его исправностью в пути, за переводами стрелки. Дежурные по обеим станциям переговаривались между собой по специальному установленному телефону.

Первые свои две станции, на которых пришлось работать ребятам в лаборатории, они сами назвали «Пионерская» и «Жовтень». Через 2—3 занятия ребята менялись ролями и за время работы в кружке каждый мог познакомиться с разными видами работы, с разными про-

фессиями на железнодорожном транспорте. Все ребята, участвовавшие в игровых кружках, были в форме и носили в петлицах знаки различия, присвоенные работникам железнодорожного транспорта. Отправляя поезда, они подавали такие сигналы, которые приняты на большом железнодорожном транспорте, и во всем соблюдали Правила технической эксплуатации, установленные для магистральных дорог СССР.

Ребята постарше увлекались изготовлением действующих моделей паровозов, вагонов, электровозов. За время работы лаборатории было построено много очень хороших моделей. Они хорошо работали и, несмотря на малые размеры, представляли собой точную копию настоящих паровозов и вагонов. Самую лучшую модель построили ребята Иосиф Годин — сейчас он студент-дипломник Харьковского института инженеров транспорта, Самуил Шуб — студент Ленинградского института инженеров транспорта, Коля Темнохуд и Виталий Товстоплет, который сейчас работает на Малой Южной.

Они построили действующую модель паровоза серии «Иосиф Сталин». Долго и настойчиво трудились ребята. И их энергия не пропала даром. Она была щедро вознаграждена. Ребята создали прекрасную модель в 1/30 натуральной величины. Она была направлена на Всемирную выставку в Париж и заняла там среди детских моделей одно из первых мест.



Построим дорогу

ЗА учебой, игрой и работой время летело быстро. А когда на летний период Дворец закрылся и вся работа перенеслась в парк культуры им. А. М. Горького ребята тосковали. В парке нельзя было организовать железнодорожную лабораторию и ребятам было очень жалко расставаться с любимыми занятиями.

И вот как-то раз ребята прочитали в газете «Пионерская правда» о том, что в Тбилиси построили в парке железную дорогу длиной 400 метров. Это была первая детская железная дорога в Советском Союзе.

Ребята живо интересовались этой дорогой и каждый, кому удалось что-либо прочитать нового о ее работе, делился об этом с товарищами.

Однажды из Тбилиси прислали кинокартину «Детская железная дорога в Тбилиси». Она демонстрировалась в кинозале Дворца очень долго. Дети смотрели ее с захватывающим интересом.

Вот тут-то и возникла мысль, а почему бы и нам в Харькове не построить такой дороги. Эта идея быстро свладела ребятами. Многие из них решили перейти из других лабораторий в железнодорожную. Все жили мыслью о будущей детской дороге. Все в один голос заявили: построим детскую дорогу.

Железнодорожники поддержали идею ребят. Вскоре началась подготовка к постройке дороги. Прежде всего нужно было выбрать место для ее постройки. Это был серьезный вопрос. Ведь построить дорогу — это значит затратить государственные деньги. А вдруг потом окажется, что она не на месте и что государственные деньги затрачены не по-хозяйски, напрасно! Много было различных предложений, где строить дорогу.

Одни предлагали ее построить в саду им. Т. Г. Шевченко. Она должна была начинаться чуть левее Ветеринарного института, примерно против дома, где теперь

помещается редакция «Красное знамя», проходить садом вглубь, пересекать главную аллею, идущую от памятника Шевченко к Госпрому, и заканчиваться у входа в зоопарк. Другие предлагали построить ее на стадионе Дворца пионеров на Динамовской улице в виде кольца вокруг стадиона. Были и другие предложения.

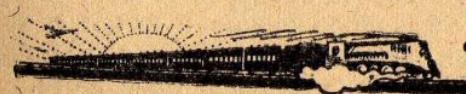
В это время уже не только пионеры Харькова, а и других городов хотели иметь такие дороги, как в Тбилиси, причем хотелось иметь поскорей. И вот возникла необходимость собраться вместе и обсудить, какими должны быть будущие детские дороги.

Решили собраться в Москве. Это было в мае 1936 года. В Москву с'ехались представители 12 городов — Харькова, Ленинграда, Иваново, Баку, Тбилиси и других. В течение пяти дней обсуждали, как лучше строить детские дороги, чтобы они были более полезными.

Проводил совещание железнодорожный «дедушка» академик Владимир Николаевич Образцов. Он сказал, что детские дороги не должны быть только игрой, они должны приносить пользу обществу, выполнять какую-то работу по перевозкам, они должны привить детворе любовь к железнодорожному транспорту и являться средством воспитания молодых железнодорожников.

Владимир Николаевич Образцов сказал также, что это мнение и Лазаря Моисеевича Кагановича, который тогда работал наркомом путей сообщения.

Участники совещания разъехались и практически взялись за дело.



Подготовка к стройке

ПОСЛЕ совещания в Москве и решили, что лучше всего будет построить дорогу на участке парк им. А. М. Горького—лесопарк, в самой живописной и здоровой местности. Дорога принесет большую пользу не только ребятам, а всем харьковчанам, т. к. соединит два излюбленных места отдыха харьковчан: парк и лесопарк. А в дальнейшем дорога может быть продлена к ближайшим населенным пунктам, которые имеют слабую транспортную связь с Харьковом.

Началась подготовка к строительству. Окончательно нужно было установить направление дороги. Комиссия с участием представителей обкома КП(б)У, обкома ЛКСМУ, управления Южной жел. дор., института инженеров транспорта, Хартранспроекта, Дворца пионеров еще раз прошла по всем тем местам, где должна была проходить будущая трасса, окончательно наметила направление и дала задание начинать изыскания и проектирование дороги.

Одновременно нужно было решить очень важную задачу — подготовку кадров: движенцев, путейцев, связистов, паровозников для ответственной работы для будущей дороги. Кадры начали готовить в разных местах.

Прежде всего Дворец пионеров об'явил набор в кружки будущих железнодорожников и начал с ними вести занятия. Занятия проводили во Дворце, в лабораториях и кабинетах института инженеров транспорта.

Для закрепления знаний проводились экскурсии ребят на действующие предприятия Южной дороги в депо «Октябрь», на станцию Харьков-пассажирская, вагоно-ремонтный завод, 3-й вагонный участок и другие.

Подготовка кадров проводилась также при дорожном Доме техники. Особенно ценным было изучение на действующих моделях действия автотормозов.

Пока проектировалась дорога и шла подготовка кадров, на трассе начались подготовительные работы. Харьковский обком КП(б)У созвал хозяйственников и указал каждому, кто чем должен помочь, какие материалы должен завезти. Потянулись машины с рельсами, кирпичом, цементом, камнем. В помощь строителям на трассу вышли комсомольцы харьковских школ. Строил дорогу весь город. Это была народная стройка.

Строительство шло летом, а зимой обращалось главное внимание на учебу, на подготовку кадров. Главную роль в постройке, в обеспечении подвижным составом играло управление Южной железной дороги, почему ребята и предложили назвать свою дорогу Малой Южной.

В 1940 году основные работы были закончены. Был проложен рельсовый путь, построен вокзал, паровозное депо, мосты и другие сооружения. Дорога была оборудована средствами связи и сигнализации.

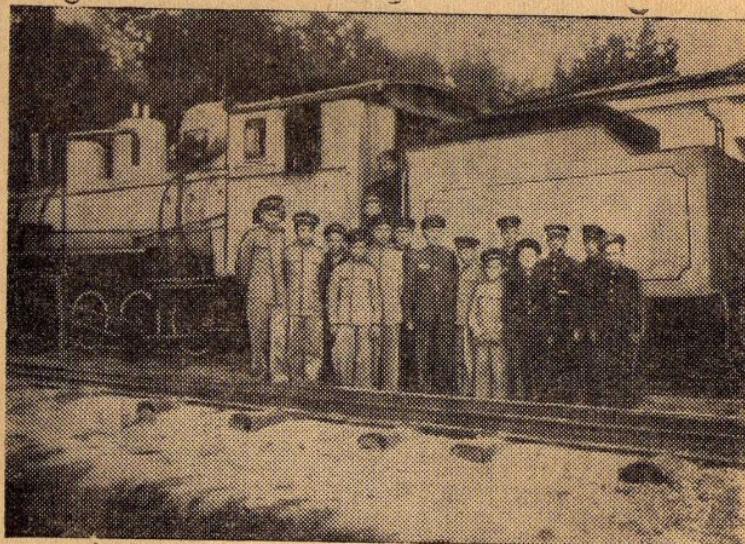


Малая Южная работает

НОЯБРЬ. 1940 год.

На трассе заканчиваются последние работы. Уложены шпалы и рельсы, забит последний костыль, засыпан балласт, готово депо, уложены стрелки, выстроено пассажирское здание. На трассе юные железнодорожники. Они внимательно осматривают подвижной состав, станционное и стрелочное хозяйство.

На торжественное открытие Малой Южной, состоявшееся 8 ноября 1940 года, пришли десятки тысяч трудащихся Харькова. У здания вокзала митинг. Выступает секретарь Харьковского обкома партии т. Епишев. Он поздравляет юных харьковчан с получением такого замечательного подарка, каким является Малая Южная.



Группа юных паровозников, сдавших испытания и получивших право управления паровозом.

Еще немного времени и эхом откликается где-то в лесопарке свисток паровоза. Поезд отправился в первый рейс.

Счастливого пути!

Дорога стала работать. Четко, строго по графику вели ребята поезда. Их радости не было границ.

Над трассой зазвенела любимая песня ребят:

Много песен поет наш советский народ
Над полями, лесами густыми.

В каждой песне звучит, в каждой песне живет
Всеноародное Сталина имя...

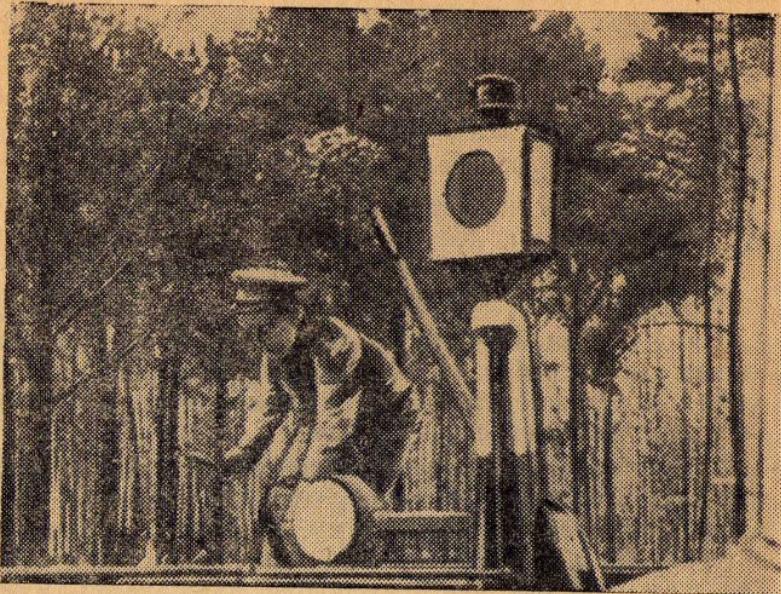
С первых дней своего рождения Малая Южная привлекла тысячи ребят. Интерес к детской дороге все возрастал. Желание стать юными железнодорожниками стало заветной мечтой сотен малышей.

Малая Южная быстро оснащалась новой техникой. Для учебы были оборудованы различные кабинеты с наглядными пособиями, плакатами, моделями, популярной литературой о транспорте. Учеба проводилась под руководством опытных инструкторов-преподавателей. Учебные программы были связаны с материалом проходимым в школе. Здесь, полученные в школе знания, расширялись и углублялись.

Перед ребятами было поставлено условие, что каждый юный железнодорожник должен быть отличником учебы в школе. И они старались. Отлично работали и отлично учились. Зимой и весной юные железнодорожники практиковались только по воскресеньям и во время каникул. А с наступлением лета и окончанием занятий в школах ребята целиком отдались практике.

Руководители Большой Южной дороги и командиры служб проявляли исключительную отзывчивость к нуждам юных железнодорожников и своей повседневной заботой укрепляли техническую базу детской дороги.

Путейцы выделили достаточный запас рельсов, скреплений, шпал, костылей для текущего содержания пути. Паровозники и вагонники привели в образцовое состояние подвижной состав: паровоз и вагоны. Работники пассажирской службы помогли оборудовать станцию мебелью. Движенцы снабдили сигналами и разным оборудованием и инвентарем. Связисты наладили сигнализацию и связь.



Миша Венц учится управлять стрелкой.

Малая Южная росла и крепла. Она стала подлинным центром культурного отдыха и воспитания юных харьковчан, особенно в дни летних каникул. Она стала настоящим внешкольным учреждением, ставящим себе целью техническую подготовку ребят, воспитания из них будущих железнодорожников.



Вставай страна огромная

КОВАРНЫЙ враг, неожиданно напавший на нашу Родину, остановил пульс дороги.

Эвакуировался Харьков, эвакуировались предприятия, учреждения, железнодорожный транспорт. Что нельзя было вывезти — уничтожалось, чтобы не оставить врагу.

Очень жалко было ребятам дорогу. Не поднималась рука разрушать ее. Они сняли все части с паровоза, чтобы не мог использовать его ненавистный враг. Сняли и закопали. Постояли тихо и разошлись. Дорога временно прекратила свое существование.

Страна поднялась на священную войну. Ребята запели новую песню:

Вставай, страна огромная,
Вставай на смертный бой
Г фашистской силой темною,
Г проклятою ордой!..

Немецкие оккупанты привели в полную негодность все хозяйство дороги. Остались одни мертвые развалины.

А когда наши доблестные советские войска вышибли врага за пределы нашей Родины, началось восстановление детской дороги.

23 августа 1943 года — день освобождения Харькова от фашистских извергов застал юных железнодорожников в разных местах необ'ятного Советского Союза. Многие из них уже стали взрослыми и сражались с врагом на фронтах Великой Отечественной войны, изгоняя фашистов из временно оккупированной ими советской земли. Так, Владимир Юрковский был начальником топографического отряда в Советской Армии; Юрий Павлов — машинистом бронепоезда «Комсомолец», Сергей Назаров был в железнодорожных войсках и т. д.

Юные железнодорожники, эвакуировавшись в глубокий тыл, помогали Родине чем только могли. Где бы они

ни находились в этот день: на фронте или в далеком тылу, их интересовал вопрос, как там выглядит Малая Южная? Уцелела ли она? Невольно у каждого из них, с радостью прослушавшего по радио сообщение об освобождении Харькова от немецких захватчиков, мысли переносились в родной город, к любимой ими Малой Южной.



Перед вступлением на дежурство

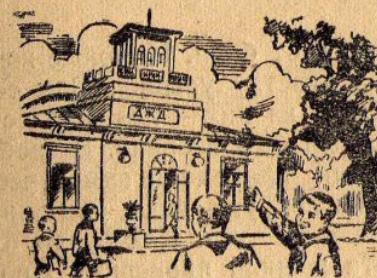
Юные железнодорожники, находившиеся на фронтах Великой Отечественной войны, горели желанием как можно скорее и лучше выполнить свою клятву, данную ими Родине и великому Сталину, изгнать и разбить ненавистного врага, чтобы снова вернуться к любимому делу. Василий Теплов, позже погибший в боях под Берлином, в одном из своих писем с фронта писал:

«...Сейчас у нас передышка. Отдыхаем после горячего боя. Бьем немцев во всю. Только что окончился митинг, после того, как радио принесло известие, что наши войска очистили Харьков от немецких извергов. Мы поклялись еще более метко стрелять в врага и биться за нашу Родину, не щадя своей жизни. Если бы вы видели те разрушения в городах и селах и те издевательства над населением, какие фашисты делают отступая! Их даже

трудно описать! Ну, ничего! За все, за все они расплачиваются. Меня очень интересует вопрос, уцелела ли наша Малая Южная? Она мне дорога потому, что приучила меня к труду, помогла мне приобрести специальность и стать водителем танка, громящего фашистов. Не раз ловлю себя на мысли, когда веду свой танк, что вот также уверенно лежала, тогда еще детская моя рука на реверсе паровоза, как сейчас она лежит на руле танка. Но будет день, разделемся с врагом и тогда я снова, конечно, если останусь жив, сяду за реверс паровоза...».

На фронте и в глубоком тылу юные железнодорожники горели одним желанием поскорей вернуться в Харьков. И, если кто-либо говорил им, что дорога разрушена, то они отвечали:

— Ничего. Мы восстановим и сделаем ее еще лучшей, чем она была до войны! У нас теперь есть опыт.



Возвращение

ВОЗВРАЩАЯСЬ в Харьков, юные железнодорожники считали своим долгом прежде всего посмотреть, в каком состоянии находится любимая ими Малая Южная. И у каждого из них, видевшего уже разрушения города, все же теплилась надежда: авось она уцелела! Но то, что они увидели, приводило их в ужас. Вместо величественного и красивого здания главной станции Парк, они увидели полуразрушенное помещение без окон и дверей. Каким-то случайным образом сохранилась диспетчерская комната. От депо, стрелочной будки не осталось и следа—все было сожжено. На путях стоял одинокий классный вагон, вернее скелет вагона. Паровоза не было.

Сердце сжалось от боли. Но юные железнодорожники не поддались чувству уныния. Они осмотрели хозяйство, мосты. Один из них — красный остался невредимым, другой — белый был взорван. В свободное время от школьных занятий приходили зимой ребята с лопатами. Расчистив снег вокруг вагона, они увидели, что тележки стоят на рельсах пути. Как будто путь цел! Но так ли это? Ребята решили проверить. Прокопали снег в нескольких местах и обнаружили, что рельсов и шпал нет. Следовательно путь разобран.

Оставался невыясненным вопрос с паровозом. В районе Малой Южной его нигде не было. Поэтому решили обратиться за помощью к комсомольским организациям Большой Южной железной дороги. Там они узнали, что паровоз с детской дороги немцы вывезли из Харькова, что комсомольские организации Харьковского узла уже занялись вопросом восстановления Малой Южной. Этим занимается и Ленинский райком ЛКСМУ.

Готовясь к восстановительным работам, комсомольцы начали собирать все, что сможет пригодиться. Они не те-

ряли надежды найти паровоз. Ребята осмотрели все станции. Но увы! Паровоза не было.

В конце концов паровоз был найден на станции Коломак. От взрыва он был поврежден и так поврежден, что нуждался в капитальном восстановительном ремонте. В общем, от прекрасной детской дороги мало что осталось.

Фактически надо было не восстанавливать, а вновь строить Малую Южную. Задумались ребята, но не унывали. Раз надо строить — будут строить. В теплые весенние дни их еще сильнее потянуло к месту, где до войны была их дорога. Там они собирались, подсчитывали, сколько каких материалов потребуется. Для пути нужны шпалы, рельсы, накладки, подкладки, баласт. На восстановление здания станции Парк и постройку новой станции Лесопарк и нового здания депо нужны строительные материалы: кирпич, лесоматериал, железо и т. д. Эти материалы надо достать, привезти. А это не так легко в условиях войны. Но готовиться к этому надо!

На помощь пришел Илья Яковлевич Шрамко. До войны он был начальником Малой Южной, а до этого руководил паровозной группой в Дворце пионеров. Трудно было ребятам, не зная еще физики, химии, механики, изучать паровоз, но настойчивость т. Шрамко, много раз повторявшего непонятное, помогла им преодолеть трудности. Он воспитывал у юных железнодорожников настойчивость в овладении знаниями, любовь к честному труду на благо Родины, любовь к железнодорожному делу.

Возвратившись в Харьков, после его освобождения от фашистских захватчиков, тов. Шрамко осмотрел все, что осталось от Малой Южной. И так же, как комсомольцы и юные железнодорожники, думал не только о восстановлении, но и об удлинении и улучшении ее.

Все были уверены, что настанет день, когда на Малой Южной, снова будут раздаваться веселые, звонкие голоса счастливой советской детворы; когда снова юный дежурный по станции подаст сигнал отправления и как прежде, юный машинист паровоза уверенным движением своей детской руки, как взрослый железнодорожник, приведет в движение поезд. Но надо подождать. Прежде всего необходимо было залечить тяжелые раны, причи-

ненные фашистскими захватчиками городу, транспорту заводам, от работы которых зависел быстрейший разгром врага. А в свободные минуты т. Шрамко занимался со ставлением планов, смет и проектов восстановления удлинения Малой Южной.



Первые шаги

В АПРЕЛЕ 1945 года комсомольские организации Харьковского узла подняли вопрос о восстановлении Малой Южной. Ленинский райком ЛКСМУ, а затем и Харьковский горком ЛКСМУ, одобрили инициативу комсомольцев. Всем комсомольским организациям города было предложено принять активное участие в восстановительных работах.

Харьковский обком и горком КП(б)У горячо поддержали инициативу комсомольцев и установили срок сдачи в эксплуатацию первой очереди Малой Южной, (т. е. в том размере, в каком она была до войны) к Сталинскому дню железнодорожников—5 августа 1945 года.

Горкому комсомола было поручено закрепить отдельные восстанавливаемые и строящиеся вновь объекты за районными комитетами ЛКСМУ, комсомольскими организациями заводов, учебных заведений и предприятий города Харькова, организовав между ними социалистическое соревнование за досрочное окончание работ.

В управлении Большой Южной железной дороги вопрос о восстановлении Малой Южной нашел горячий отклик со стороны ее руководителей, на которых в дальнейшем легли все основные заботы по этому делу.

Учитывая большой размер восстановительных работ, горком КП(б)У привлек к этому делу строительные, хозяйствственные, партийные и профсоюзные организации города.

Временно начальником Малой Южной был назначен тов. Шрамко. С приходом его темпы восстановительных работ быстро поднялись.

Для руководства восстановительными работами решением горкома ЛКСМУ был создан штаб.

Строительством заинтересовались лично секретарь Харьковского обкома КП(б)У т. Чураев, секретарь горкома КП(б)У т. Погорелов и председатель горсовета

т. Селиванов. Они обязали все партийные, советские и хозяйствственные организации города принять практическое участие в строительстве, помочь комсомольцам всеми необходимыми средствами и силами.

В первых числах июня 1945 года, в парк культуры и отдыха имени Горького приехали представители партийных и комсомольских организаций города Харькова на совещание штаба по восстановлению Малой Южной. В лесу, у уцелевшего красного моста состоялось первое расширенное заседание штаба совместно с секретарями районных комитетов КП(б)У, ЛКСМУ и парторгами крупных промышленных предприятий. На этом заседании вся трасса была распределена на отдельные участки. Участки были закреплены за районными организациями и предприятиями.

Так, к Сталинскому району был прикреплен участок, в который входил вокзал станции Парк, привокзальная площадь и территория будущих станционных путей до выходной стрелки включительно.

К Коминтерновскому району — участок будущего пути от выходной стрелки станции Парк до красного моста включительно.

К Кагановичскому району — участок будущего пути от красного моста до первого переезда включительно.

К Дзержинскому району — участок пути от первого переезда до белого моста включительно.

К Краснозаводскому району — участок пути от белого моста до питомника служебного собаководства.

К Орджоникидзевскому району — участок пути от питомника до границы будущей станции Лесопарк.

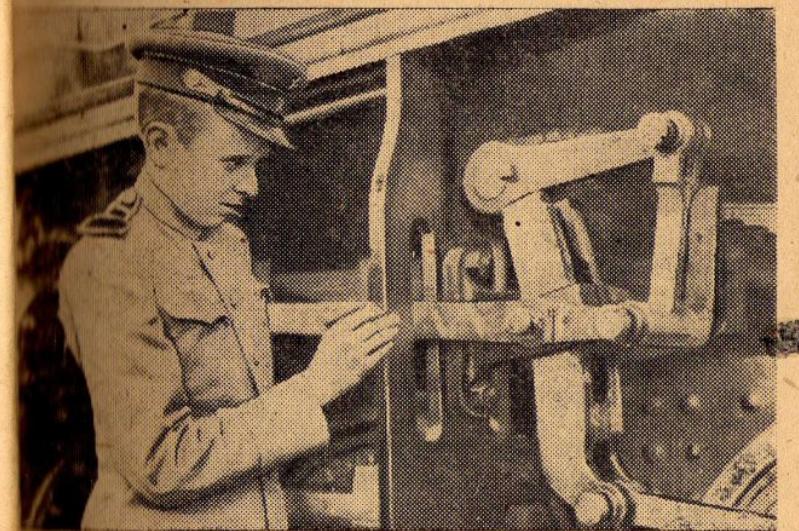
К Октябрьскому району — участок территории будущей станции Лесопарк и станционные пути.

Организациям Ленинского района было поручено обеспечить перевозку всех необходимых материалов.

На этом же заседании было решено устроить первый воскресник.

5-го июня состоялся первый массовый воскресник молодежи. Многие прибыли с лопатами, граблями, ломами и т. д. Было немало и взрослых лиц, пожелавших вложить свою частицу труда в дело восстановления Малой Южной.

Таких массовых воскресников было три. Причем, в первом из них одной только молодежи было около 4000 человек. В последующих воскресниках участвовало около 3000 человек. Восстановительные работы проводились планом по порядку на каждом отдельном участке. Каждый пришедший на работу занимал место на участке, выделенном для его организации.



Перед выходом из депо все детали паровоза тщательно осматриваются

Трамваями, автомашинами бесперебойно подвозились щебень, шпалы, баласт и другие строительные материалы. Здание станции Парк восстанавливалось строительной организацией ОСМЧ-26. Здание станции Лесопарк строилось ОГМЧ-301. Здание депо — строительным трестом № 4. Железнодорожный мост восстанавливался юными железнодорожниками и учениками ремесленного училища под наблюдением и руководством специалистов управления Южной железной дороги.

Горкомом ЛКСМУ совместно с горОНО и инструкторами-преподавателями Малой Южной, был проведен отбор в юные железнодорожники среди школьников отличников в школах города. Для них были созданы кружки по изучению железнодорожных правил.

Комсомольцы, рабочие Харьковского вагоноремонтного завода забрали из парка скелет четырехосного классного вагона и восстановили его. Комсомольцы и рабочие вагонного депо станции Харьков-пассажирская построили два других двухосных классных вагона.

Харьковский электромеханический завод выделил в своих средствах материалы, трест Харэнерго подвел станции Парк электроэнергию, а трест Южэлектромонтаж, по мере окончания строительства зданий станции Парк и депо, проводил внутреннее электроосвещение них.

Со станции Коломак, от паровоза ЮП, в Харьков был доставлен только уцелевший тендер. Управление Южной дороги решило дать Малой Южной другой паровоз. В Харькове паровоза узкой колеи не было. Но его достали на Кишиневской железной дороге.

Для приемки и доставки паровоза в Харьков были командированы на станцию Измаил старший инструктор Илья Никитич Лепехин и юный железнодорожник Сергей Назаров, незадолго до этого вернувшийся по демобилизации из Советской Армии.

Из Измаила в Харьков они привезли паровоз О-4 № ЛК 83/1. Его необходимо было отремонтировать. Этим сделали стахановцы Харьковского паровозоремонтного завода.

Энтузиазм комсомольцев и юных железнодорожников, стремившихся как можно скорее восстановить и удлинить Малую Южную, сделать ее лучше прежней, настолько был велик, что он охватил и восстановителей. Началось массовое социалистическое соревнование, благодаря чему за два месяца строители не только восстановили то, что было разрушено фашистскими варварами, но и удлинили железнодорожный путь на два километра и построили новую станцию Лесопарк.

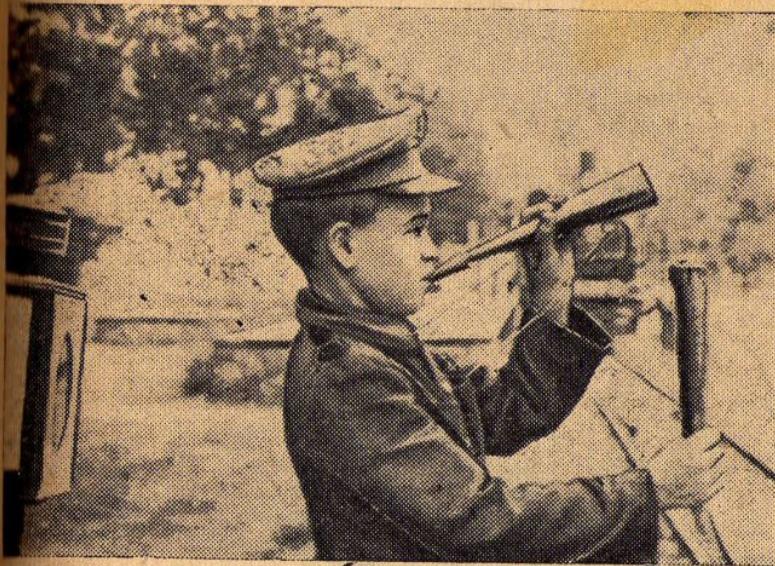
Из-за невозможности получить своевременно необходимое количество шпал, два километра пути, на которые удлинилась линия, решили уложить временно и очень ограниченном количестве шпал, а поезда по этой части пути до станции Лесопарк пропускать с уменьшенной скоростью.

Благодаря удлинению пути и постройки новой станции городской парк соединился с лесопарком. Харьковчане и особенно детвора получили возможность отдыха

на свежем лесном воздухе, проехав в лесопарк по Малой Южной железной дороге.

На станции Парк, вместо бывшего до войны тупичка, был уложен обгоночный второй путь. Такой же обгоночный второй путь устроили и на новой станции Лесопарк.

Здание восстановленной станции Парк по внешнему своему виду напоминает курортную станцию. Архитек-



Стрелочник Володя Дементьев на посту

тор Евгений Арсентьевич Лымарь и строители приложили не мало усилий, труда и любви, чтобы сделать станцию Парк красивой и уютной.

В центре здания расположен светлый, высокий зал, на всю ширину здания, с непосредственными выходами на перрон станции и к подъезду. В зале билетные кассы, справочное бюро, камера хранения ручного багажа.

С северной стороны к нему примыкает второй зал — зал ожидания для пассажиров с двумя отделениями для буфетов и несколькими выходами на террасы.

С южной стороны центральный зал имеет выход в проходной длинный коридор, оканчивающийся боковым выходом из здания. По обе стороны этого коридора расположены служебные помещения: кабинеты начальника

дороги, начальника станции и дежурного по станции, технический кабинет, радиоузел и т. д.

В конце коридора лестница ведет на второй этаж в комнату диспетчера, совершенно обособленную и удаленную от всякого шума. Широкий перрон отделяет здание станции Парк от главного пути. На перроне и вокруг здания вокзала расположены клумбы с самыми разнообразными цветами, запах которых, особенно в вечернее время, разносится далеко за пределы станции. Красота и уют, созданные на станции и вокруг нее, манят к себе посетителей.

Очень приятно в свободное летнее время посидеть здесь на одной из скамеек и наслаждаться окружающей красотой, запахом цветов и веселым видом радостной счастливой детворы.



За два месяца

В результате энтузиазма и стахановских методов работы комсомольцев, юных железнодорожников и советской общественности к концу июля, т. е. за два месяца железнодорожный путь и другие устройства Малой Южной были готовы к эксплоатации. Оставалось закончить только архитектурную разделку зданий, меблировку, оборудование дороги средствами сношений. И сюда пришла на помощь общественность.

Горком комсомола следил за тем, чтобы не допустить отставания.

Через каждые десять дней бюро горкома на своих заседаниях заслушивало подробные отчеты секретарей районных комитетов ЛКСМУ о проделанной работе, о выполнении плана каждым участком.

Трудились все хорошо и отлично, с настоящим юношеским задором. За отличную работу свыше тридцати человек было награждено почетными грамотами комсомола.

Восстановление Малой Южной имело общенародный характер и только поэтому она была восстановлена в такой рекордно-короткий срок. Малая Южная была сдана в эксплоатацию в точно установленный срок городским комитетом КП(б)У — в день Всесоюзного праздника железнодорожников 5-го августа 1945 года.

Такой всенародный энтузиазм возможен лишь у нас, в стране социализма. Это возможно лишь в нашем Советском Союзе, где заботу о людях, заботу о детях взяла на себя партия большевиков, наш родной отец и учитель великий Сталин.

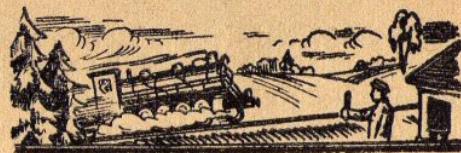
Все готово. Остановка была за подвижным составом — вагонами и паровозом. Они тоже были готовы, но их еще надо было перевести гужем с Большой Южной на Малую Южную. Юные железнодорожники, а их уже было более 200 человек, горели нетерпением скорей

доставить подвижной состав и им помогли: двухосные классные вагоны и тендер паровоза перевезли на автомашинах, а четырехосный классный вагон и паровоз на тяглере ОСМЧ-26.

Когда паровоз опустили на рельсы главного пути Малой Южной, крики «ура» огласили парк. Осталось соединить паровоз с тендером, растопить паровоз и сделать пробную обкатку пути и подвижного состава. Надо было видеть с каким подъемом и рвением взялись за эти работы юные железнодорожники! К концу дня все было сделано.

При пробных поездках, состав оказался в отличном состоянии. Путь в тех местах, где шпал было уложено в достаточном количестве, был в хорошем состоянии. Теже два километра пути, на которых было уложено очень ограниченное количество шпал, был слабоват. Поэтому решили, что в день открытия Малой Южной, поезда по этому участку пропустят с уменьшенной скоростью, а в дальнейшем движение поездов производить только по восстановленному участку.

Оставалась последняя ночь ожидания. Это была очень длинная ночь...



Ночь перед пуском

П

ОЛНОЧЬ. Кремлевские куранты возвещали по радио всему миру о наступлении новых суток. Наступило 5-ое августа. Город спал. Не спали только в эти часы юные железнодорожники. А кто и дремал, то бредил завтрашим днем — днем сдачи дороги в эксплуатацию и открытием на ней движения поездов.

И лишь восток озарился зарей, на Малой Южной уже были все юные железнодорожники. Некоторые из них в эту ночь вовсе не уходили домой и под тем или другим предлогом оставались на станции. Скорей бы ночь прошла, а она, как им казалось, бесконечно долго тянулась...

С наступлением дня, юные железнодорожники еще и еще раз осматривали свое хозяйство, чтобы лишний раз убедиться в готовности и исправности всех звенев. Им каждый раз казалось, что не все в порядке: там буфер плохо блестит, там буксы недостаточно заправлены, тут пыль покрыла вагоны и паровоз. А как там связь? Работает ли она? А сигналы в порядке? Все их волновало, все внимательно хозяйственным глазом они осматривали.

В это утро не было ни одного юного железнодорожника, не занятого делом. Одни чистили паровоз, вагоны, другие убирали перрон, залы и вокруг станций, третьи чистили и смазывали стрелки и т. д. и т. п.

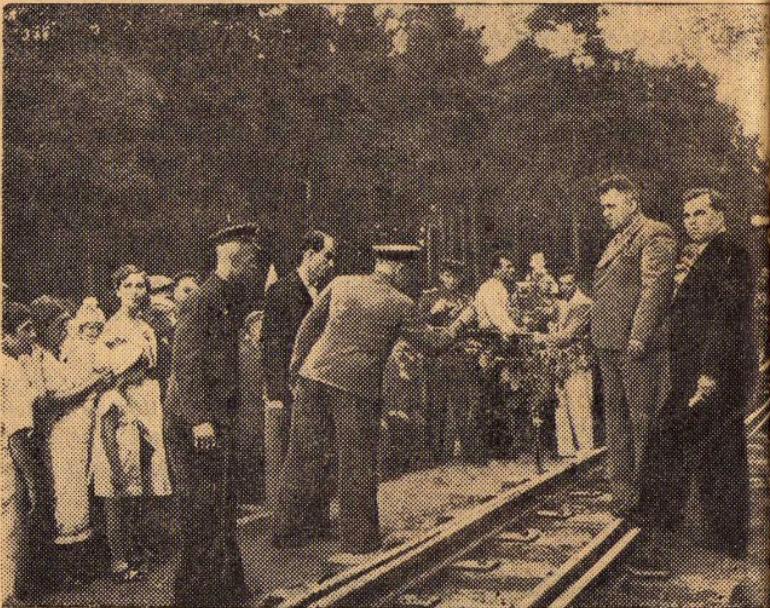
Приближался час открытия дороги. Надо и самим юным железнодорожникам привести себя в надлежащий культурный вид, одеть полученные ими накануне форменные костюмы — костюмы настоящих железнодорожников.

организаций и участники строительства. Выступали и юные железнодорожники. Они благодарили партию, правительство и вождя Иосифа Виссарионовича Сталина за заботу о детях, давших им такой замечательный подарок, такую чудесную детскую железную дорогу.

Малая Южная снова работает

С ТРЕЛКА приближалась к намеченному времени открытия Малой Южной, к 14 часам. Еще задолго до этого срока на станции Парк и вокруг нее расположились гости, большинство которых были участниками восстановления Малой Южной. Пришли прямо с демонстрации железнодорожники, многие вместе со своими семьями. Приехали представители партийных, комсомольских хозяйственных организаций. Специальная комиссия, за кончив прием дороги от строителей, сдала ее в эксплуатацию.

Начался митинг. Выступали представители городски-



Дорога принята



Проводник Коля Черкашин помогает маленьким пассажирам сесть в вагон

Митинг окончен. Юные железнодорожники быстро заняли свои места. Настали самые торжественные нетерпеливо-радостные минуты. Раздался один удар в колокол станции, извещавший о предстоящем отправлении первого поезда с юными пассажирами и их родителями. На перрон станции Парк в красной фуражке и с сигнальными флагками и диском вышел юный дежурный по станции Игорь Иванов — ученик 5 класса 69 средней школы. Вслед за ним по перрону прошел главный кондуктор Виктор Баша — ученик 5 класса 49-ой средней школы, неся жезл машинисту. Каждый из них, проходя среди массы народа, заполнившего перрон станции, стремился быть серьезным, подтянутым, похожим на взрослых железнодорожников.

Оператор Владимир Дыбский — ученик 4 класса 36-й школы дал второй звонок — два удара в колокол. Еще две минуты и дежурный по станции быстро поднимает диск вверх и этим разрешает отправиться поезду. В тот же миг главный кондуктор подает свистком сигнал приказания машинисту отправляться с поездом, а юный машинист Александр Животов — ученик 5 класса 28-й школы, отвечая одним длинным гудком локомотива, что сигнал главного кондуктора им принят к исполнению, привел в движение поезд. И вот юный стрелочник Эдуард Ниценко, ученик 4 класса 58-ой школы, сигнальным рожком дает знать, что путь поезду свободен — можно ехать смело.

Поезд, плавно двинувшийся с места под многоголосое «ура» и звуки оркестра, набирает скорость и уходит к станции Лесопарк.



Зимней порой

1-го сентября в школах начались занятия и с этих пор движение поездов производилось только по субботам, воскресным и праздничным дням. В связи с этим количество юных железнодорожников, посещавших дорогу, резко сократилось. 8-го ноября паровоз был потущен. Но и в зимний период юные железнодорожники не забывали своей Малой Южной. Несмотря на холод, морозы и на неотапливаемое помещение станции Парк, они часто приходили сюда поделиться мнением, о проделанной работе, помечтать о будущем и наметить меры к устранению недостатков. А их было еще немало.

За это и взялись юные железнодорожники во главе с новым начальником Малой Южной т. Кравченко, сменившим т. Шрамко.

В зимний период на Малой Южной проводилась большая кропотливая созидательная работа. Зимой необходимо было заготовить и привезти недостающие шпалы, подкладки, костили, баласт; дооборудовать помещение станции Парк мебелью; подготовить внутреннее украшение помещений станций; закончить устройство отопления.

В это время шло бурное восстановление города, варварски разрушенного фашистами. Строительных материалов, особенно лесоматериалов нехватало. Всякий кусочек фанеры или доски очень трудно было достать. Нужно было потратить очень много сил, энергии, чтобы к летнему сезону закончить оборудование помещений станций. Надо сказать, что в этом деле значительную помощь оказала начальник технического отдела пассажирской службы Мария Дементьевна Шевчук.

Поскольку здание станции Парк в эту зиму не отапливалось и проводить теоретические занятия не было возможно, то в ряде школ были организованы кружки юных железнодорожников. Занятия с ребятами проводились

непосредственно в школах, во Дворце пионеров и на дому. Занятия проводили инструктора-преподаватели Малой Южной. К этому был привлечен и т. Богомолов—начальник связи Малой Южной. В зимний период кадры юных железнодорожников значительно пополнились.



Перед отправлением поезда

Так, за всеми этими работами незаметно прошла зима и наступила весна 1946 года.

С наступлением весенних дней на Малой Южной развернулись усиленные работы по приведению в порядок всего ее хозяйства. Руководители Большой Южной дороги обеспечили Малую Южную достаточным количеством материалов и оборудованием для улучшения ее эксплуатационной деятельности. Большую помощь оказали начальник службы связи т. Линник и начальник службы путей т. Кулик.

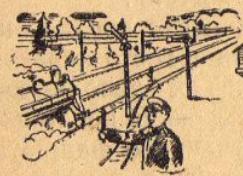
Ремонтируя путь Малой Южной, путейцы уложили более 1600 шпал, 250 вагонов баласта, подняли уровень пути местами на 25 сантиметров, устроили два путевых перехода и один из них оборудовали откидными шлагбаумами и установили на нем путевую будку,

в которую юные связисты провели телефонную связь со станции Парк. Харьковский вагоноремонтный завод сделал багажный вагон для прикрытия классных вагонов, перевозящих пассажиров.

Юные вагонники и паровозники готовили к открытию дороги вагоны и паровоз. Все части их были выверены, очищены от грязи и ржавчины, смазаны и окрашены. Те металлические части, которые не подлежат окраске, были, как говорят моряки, надраены до блеска. Юные движечики отремонтировали и пополнили свое сигнальное имущество, подготовили необходимые бланки, журналы. Юные связисты проводили связь между станциями Парк и Лесопарк, проверяли и устанавливали совместно со специалистами жезловые аппараты и провели связь на станции Парк между дежурным по станции и стрелочниками.

В кабине дежурного по станции установили первичные электрочасы. В залах и на перроне установили радиорепродукторы и соединили с радиоузлом Парка и города.

Не мало потрудились юные железнодорожники и об украшении станций: вокруг производилась посадка цветов, стены залов украшались золотистыми надписями—цитатами из речей наших вождей и их портретами и панно. В зале ожидания установили рояль.



Генеральный осмотр

ОТКРЫТИЕ Малой Южной и начало движения пассажирских поездов в 1946 году было назначено на 14 часов первого мая. Накануне юные железнодорожники произвели генеральный осмотр хозяйства и убедились, что все в порядке. Но мысль о завтрашнем дне все же волновала их. Каждого волновал один вопрос. Какую оценку дадут их работе?

Утром первого мая, с первыми лучами всходившего солнца начали собираться юные железнодорожники. В семь часов утра уже все были в сборе. К 10 часам пришла комиссия из представителей Большой Южной для окончательной проверки готовности Малой Южной к открытию движения пассажирских поездов.

Было произведено несколько пробных поездок по всей дороге с проверкой пути и подвижного состава. Все исправно и работает отлично. Можно открывать движение. Оформив актом готовность дороги и разрешение отправлять пассажирские поезда, комиссия вручила его юному начальнику службы тяги Виталию Толстоплету, пришедшему на Малую Южную еще 9-летним мальчиком в первые дни ее зарождения.

С этого дня движение поездов на Малой Южной началось на протяжении всего перегона между станциями Парк и Лесопарк. Так исполнилось горячее желание юных железнодорожников не только восстановить Малую Южную, разрушенную фашистами, но и сделать ее лучше и краще, чем была.

В один из сентябрьских дней ребята узнали, что в Харьков приезжает заместитель Министра путей сообщения генерал-директор движения I ранга Борис Павлович Бещев.

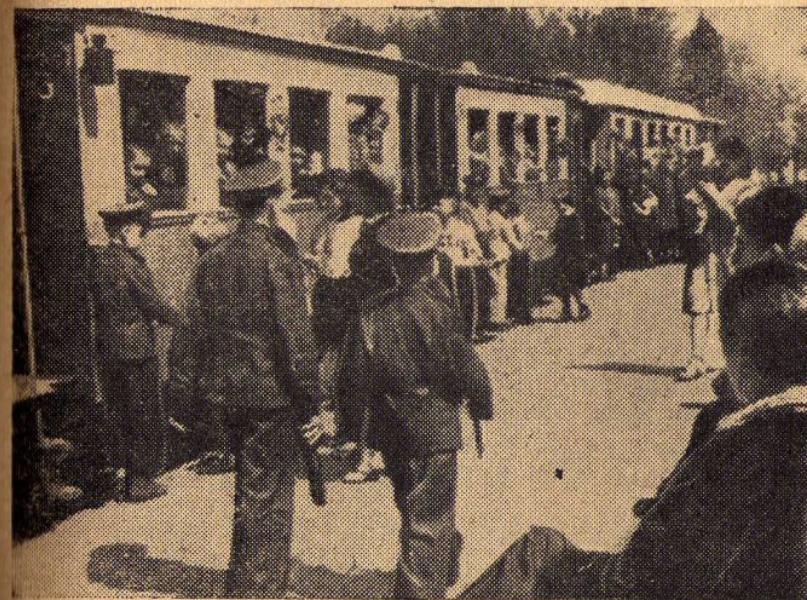
Ребятам захотелось встретиться с ним. Но, как это сделать? Долго ребята не думали — быстро решили этот вопрос и выделили делегацию для приглашения Бориса Павловича на дорогу.

К назначенному времени ребята, выделенные в делегацию и в смену на дежурство, были в полном сборе. Делегация отправилась на станцию Харьков-пассажирская. А к вечеру Малую Южную осматривал заместитель Министра путей сообщения тов. Бещев.

В книге отзывов и замечаний посетителей Малой Южной сделана запись:

«Замечательное сооружение, образцовый порядок и дисциплина. Желательно, чтобы все ребята выросли и были нашими передовиками железнодорожного транспорта».

Ребята восприняли эту запись, как высокую оценку, которую нужно оправдать еще лучшей работой.



Осмотр состава закончен

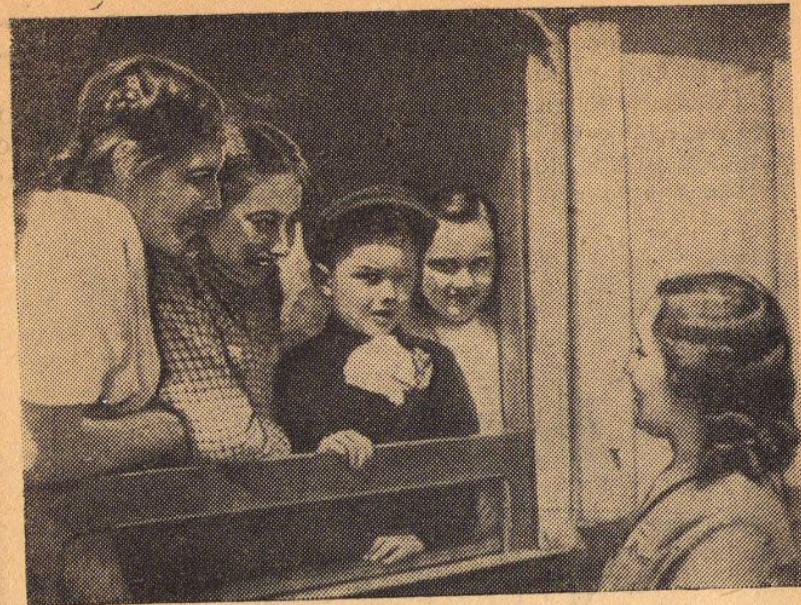
Всегородской пионерский костер

ТРЕТЬЮ годовщину освобождения Харькова от фашистских оккупантов в городе готовились отпраздновать большим народным гуляньем. Готовились к этому празднику и юные железнодорожники. Перед праздником на станции Парк была установлена радиоустановка местного вещания (о которой так мечтали ребята) и были пошиты парадные форменные костюмы. Не трудно себе представить, какая радость охватила юных железнодорожников.

Накануне праздника 22 августа вечером на большой открытой поляне, расположенной против станции Парк, был устроен всегородской пионерский костер с участием в нем юных железнодорожников. Дети, пережившие все ужасы войны, затеянной фашистскими извергами, были, как никогда, счастливы и радостны. В своих выступлениях дети выражали безграничную любовь и благодарность родному отцу и учителю — великому Сталину за заботу о детях, за то, что под его руководством героическая Советская Армия не только изгнала фашистских захватчиков с родной земли, но и разбила врага в его собственном логове.

В Парке культуры и отдыха имени Горького было большое гулянье, тысячи горожан заполнили аллеи парка. Десятки оркестров и коллективов артистов, затейников и физкультурников развлекали гуляющую публику. Но самым интересным, веселым и многолюдным местом в парке была Малая Южная, с ее красивым вокзалом, по праздничному разукрашенным, с ее небольшим пассажирским поездом, заполненным счастливой и радостной детворой.

Через каждые сорок минут под звуки оркестра прибывал и отправлялся поезд. В большом зале выступал кукольный театр. Под руководством массовиков дети проводили интересные и занимательные игры. Под звуки



Юные пассажиры с нетерпением ждут отправления поезда

рояля и баянистов они танцевали. Юные железнодорожники выступали перед юными пассажирами со своей художественной самодеятельностью. Детская радость была ключом.

Вечером 24 августа был устроен большой «вечер-маскарад», затянувшийся допоздна. Тысячи людей в самых разнообразных и оригинальных масках, костюмах посетили парк и детскую железнодорожную дорогу. Как всегда, самым интересным местом была станция Парк. Строго по графику отправлялись и прибывали поезда.

Радио разносило отчетливый ясный голос юного диктора о предстоящем прибытии или отправлении поезда, о начавшейся посадке пассажиров и т. д. Красавцем выглядел, освещенный разноцветными лучами прожекторов, поезд, во время стоянки его у перрона. С трудом удавалось юным железнодорожникам поддерживать порядок среди пассажиров, в особенности при посадке их в поезд. Но никаких отступлений от установленных правил не может быть. На освещенном лучами прожекторов перроне, можно было часто наблюдать, как взрослые пассажиры,

нарушавшие порядок, под влиянием голоса юного диктора, переданного по радио, быстро подчинялись его требованиям. Они улыбались, но подчинялись.

Радиостановка местного вещания служит не только для передачи об'явлений и распоряжений, связанных с движением поездов и соблюдением порядка. Она используется для развлечений юных пассажиров.



Практические работы

ЧТОБЫ теоретические занятия дали необходимый успех, а полученные знания лучше закреплялись в памяти, необходимо сочетать их с практической работой или непосредственно на производстве видеть трудовые процессы других. Так как Малая Южная зимой не работает, то были организованы экскурсии юных железнодорожников на Большую Южную дорогу: в депо «Октябрь», на станцию Харьков-пассажирская, в вагонный участок, Дом техники, на заводы и т. д. Эти экскурсии не прекращаются и летом. Знакомство ребят с работой взрослых железнодорожников во время этих экскурсий принесло в дальнейшем им большую пользу.

Летом практические работы ребята проводят на Малой Южной. По пятницам устраивались практические работы по оформлению условных происшествий и разных нарушений в движении поезда, как, например, случаи порчи паровоза, разрыв и доставка поезда по частям, ограждение опасных мест и т. д. В эти дни они не только учились всем необходимым мероприятиям по ликвидации последствий этих случаев, но и изучали причины, вызвавшие их, и меры предупреждения.

Некоторые юные железнодорожники воспользовались своим знакомством с работниками Большой Южной, часто посещали их рабочие места и не только в Харькове, но и на линейных станциях. Во время этих посещений ребята не только наблюдали за работой железнодорожников, а иногда и помогали им в выполнении служебных обязанностей. Этим намного лучше закреплялись теоретические знания.

Малую Южную посетили представители юных железнодорожников Малой Сталинской. Они ознакомились с работой харьковчан. Закончилась эта встреча общим собранием всех юных железнодорожников. На этом собрании они обменялись опытом работы. Затем состоял-



Посадка пассажиров закончена

ся ответный визит. Делегация Малой Южной посетила Днепропетровск, познакомилась с постановкой дела на Малой Сталинской, принимала участие в ее работе.

Детские дороги до сих пор не имеют своей центральной организации, которая руководила бы ими. Поэтому обмен опытом между ними является ценным в том отношении, что дает возможность юным железнодорожникам устанавливать одну систему в управлении дорогами, в наборе школьников и их обучении.

В итоге встреч юные железнодорожники Харькова сделали ряд выводов. Так, они считают, что путевое развитие, подвижной состав и техническое оснащение связи на Малой Южной лучше и мощней Малой Сталинской, но зато там хорошее депо. Это капитальное сооружение, снабженное необходимыми станками и инструментами, чего нет в Харькове.

Совет юных железнодорожников

Мысль о создании организации, которая бы укрепила и расширила непосредственное участие юных железнодорожников в управлении Малой Южной, возникла давно, но в жизнь не была своевременно проведена. Лишь после встречи с юными железнодорожниками Малой Сталинской и обмена мнениями был создан Совет юных железнодорожников. Совет избирает президиум в составе членов организаторов секций: оборонной, физкультурной, школьной, культурно-массовой, технической пропаганды и стенной печати.

В рабочий состав совета избираются лучшие юные железнодорожники, как по учебе в школах, так и по работе на Малой Южной.

Совет дороги руководит оборонно-физкультурной работой, деятельностью служб и смен, организацией культурного отдыха юных железнодорожников; следит за своевременной явкой ребят на дежурство и техническую учебу, за успеваемостью в учебе по школам и на дороге, за дисциплиной и поведением на дороге, в школах и вне их.

Совет дороги рекомендует с последующим утверждением начальника Малой Южной дороги: прием в юные железнодорожники, исключение за нарушение правил и устава железных дорог и поощрения за отличную работу, учебу и поведение.

В состав первого Совета избраны:

Богомолов Михаил—начальник службы связи Малой Южной, студент Харьковского техникума ж. д. транспорта.

Толстоплет Виталий—начальник службы тяги, студент ХИИТ'а.

Гордиенко Елена—заместитель начальника службы движения, студентка ХИИТ'а.

Дыбский Владимир—нач. станции Лесопарк, ученик 5-го класса 36 средней школы.

Михайличенко Инна—дежурный по станции, ученица 4-го класса 116 школы.

Фадеев Александр—паровозный мастер, ученик 5-го класса 96 школы.

Животов Александр—начальник депо, уч. 6 кл. 28-ой школы.

Баша Виктор—начальник станции Парк, ученик 7-го класса 49-ой школы.

Друженинский Вилен—заместитель начальника станции Парк, ученик 5 кл. 36-ой школы.

Карпман Давид—заместитель начальника станции Парк, ученик 5 кл. 36 школы.

Жуковский Виталий—ревизор движения, ученик 8-го класса вечерней школы.

Винниченко Генадий—машинист, уч. 7-го класса 131 школы.

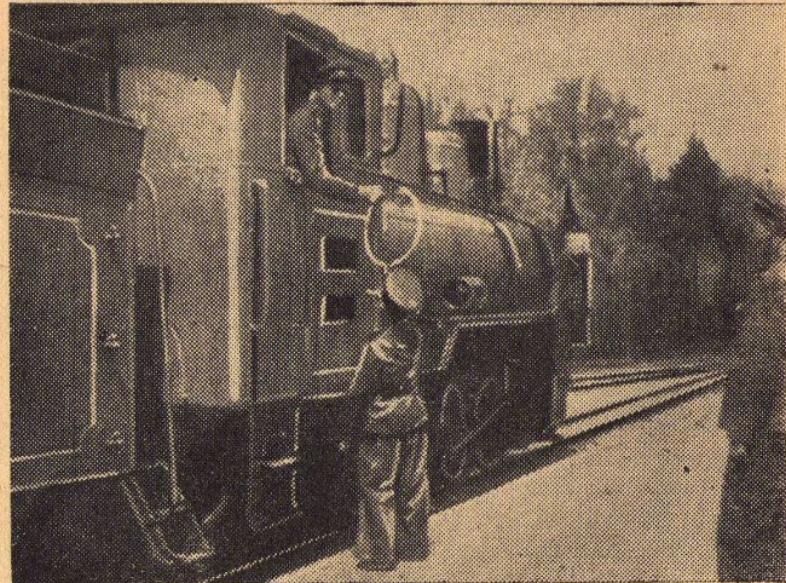


По традициям отцов

КАК и взрослые железнодорожники, ребята празднуют традиционный праздник железнодорожников. Они чтут славные традиции своих отцов и братьев.

Празднуя в 1946 году Всесоюзный сталинский день железнодорожников, ребята также отметили знаменательную дату в истории Малой Южной: годовщину сдачи в эксплуатацию дороги, восстановленной после разрушения ее немецко-фашистскими бандитами.

Днем состоялось общее собрание юных железнодорожников с участием представителей горкома комсомола и детей ряда школ города Харькова.



Машинисту вручается жезл



Дежурный по станции Мария Шипова дает оповестительный звонок

К своему празднику юные железнодорожники пришли с немалыми успехами. Они освоили железнодорожное дело, повысили свои знания, отремонтировали железнодорожный путь. Уложено в путь достаточное количество шпал и баласта; проведено водоснабжение паровозов из колонок на междупутье станций Парк и в депо. Подвижной состав увеличен на багажный вагон. Закончено оборудование помещений станций Парк и Лесопарк мебелью, отоплением. На станции Парк проведено радио, приобретен рояль. Созданы хоровой и драматический кружки. Организовано питание юных железнодорожников в дни работы. Устроен лагерь с санаторным питанием.

За время с 1 мая 1946 года по 1 августа 1946 года отправлено 612 поездов или сделано 306 рейсов. Перевезено 64040 пассажиров. Выручено от перевозки пассажиров 95266 рублей.

Юные железнодорожники подвели итоги работы и поставили перед собой такие задачи: расширить и углубить свои знания, повысить свою квалификацию, увеличить длину ж. д. пути по направлению к ее конечной проект-

ной точке, временно проведенную на деревьях линию связи между станциями Парк, Лесопарк и переездом, заменить постоянной проводкой. Вместо деревянного временного депо построить постоянное, соответственно утвержденному проекту с мастерскими для текущего ремонта паровоза и вагонов; увеличить подвижной состав на 1 паровоз и 10 классных вагонов и три товарных платформы; соединить веткой Малую Южную со станцией Харьков-сортировочная.

Ребята соблюдают традиции взрослых железнодорожников и так же, как они, борются за точное выполнение намеченных мероприятий.

Горком комсомола премировал лучших юных железнодорожников почетными грамотами и ценными подарками.



Со всех концов страны

РЕДКО проходит рабочий день, чтобы Малую Южную не осматривали как представители местных организаций, так и приезжающие в Харьков различные делегации. Побывали здесь делегации из Закарпатской Украины, Тбилиси, Сталинграда, Курской области, Западной Украины, Литовской ССР, Киевской области и т. д. Побывали здесь заграничные гости, представители Ирана, Канады и других стран. Все они дали высокую оценку работы Малой Южной и оставили в книге посещений и предложений записи о своих впечатлениях.

Ребята дорожат этой оценкой, высоко держат честь своей дороги, честь юных железнодорожников.

Во всех записях посетителей выражается общее мнение о том, что юные железнодорожники отлично работают, знают правила, дисциплинированы.

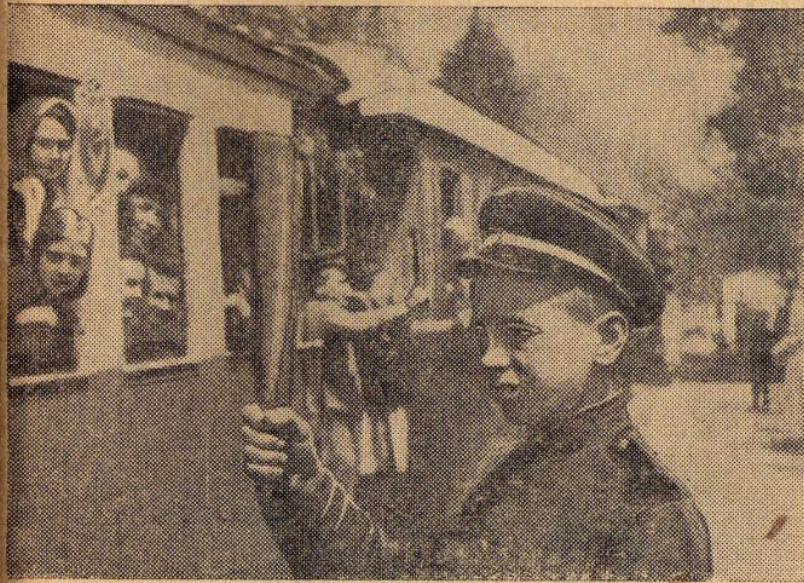
Вот некоторые записи, сделанные делегациями в книге посещений и предложений:

«Наибольшее впечатление произвела на нас, участников экскурсии из Закарпатской Украины, Харьковская детская железная дорога. Дети, которые с гордостью исполняют свои обязанности в молодом возрасте, будут лучшими железнодорожниками своей великой Советской Родины. 17/V-46 г.».

«Ознакомившись с работой Малой Южной, мы, стalingрадские железнодорожники, с большим удовлетворением отмечаем отличное состояние этой дороги. Особенно нас восхищает вокзал, где идеальная культура, порядок, красивое оформление, блестящее оборудование и совершенное обслуживание юных пассажиров. Необходимо отметить высокую дисциплинированность юных железнодорожников. По вашему примеру стalingрадские железнодорожники решили построить у себя в любимом городе-герое Сталинграде на берегу Волги такую же

Малую Сталинградскую. Пожелаем еще больших успехов в вашей замечательной работе. 26/V-46 г.».

«Я в прошлом юный строитель первой в Советском Союзе Малой железной дороги имени Л. М. Каагановича в городе Тбилиси, пройдя тяжелый путь Великой Отечественной войны, сегодня посетил с неостыдящим



Дежурный по станции Вилен Друженинский отправляет поезд

чувством юного железнодорожника Малую Южную. С отличными знаниями и высокой дисциплинированностью юные железнодорожники выполняют почетную и ответственную задачу, возложенную на них. Во всем здесь чувствуется забота со стороны управления железной дороги и отличная организованность всего юного коллектива. 25/V-46 г. Старший лейтенант Аветисян Сергей Михайлович».

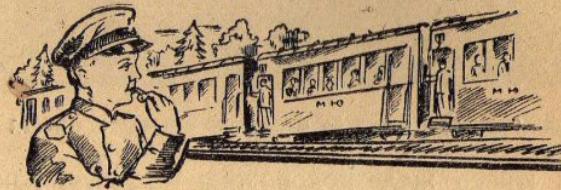
«Малая Южная произвела на нас, участников экскурсии учителей Житомирской области, неизгладимое впечатление. В этой железной дороге выражена исключительная забота и беспредельная любовь нашей партии и правительства к детям. Такая любовь у подрастающего поколения никогда не может быть забыта. Проявление

такой любви является источником патриотизма, источником любви к труду не только у участников дороги, но и у всех посетивших ее. Особенно бросается в глаза дисциплинированность, слаженность, культура труда. Какая замечательная кузница кадров!

Большое спасибо за сердечный прием и оказанное нам внимание.

Пожелаем вам успехов выполнить свой пятилетний план, хорошо учиться и стать достойными сынами нашей великой Родины. 3/VII-46 г. По поручению делегации 6 подписей».

«Побывав на детской ж. д. гор. Харькова, делегация комсомольцев-активистов западных областей Украины очень довольна оказанным приемом и выражает благодарность всему обслуживающему персоналу. Вокзал хорошо оборудован и вызвал всеобщий восторг. Дети культурные, работают хорошо и слаженно. 15/VIII-46 г. (подпись)».



Юные командиры

В ТЕ дни, когда первый в Советском Союзе Харьковский дворец пионеров и октябрят готовился гостеприимно открыть свои двери для малышей, Иосиф Годин был еще мальчиком и учился в средней школе. В день открытия Дворца он был в рядах детских колонн, заполнивших улицы города. А когда началась запись школьников-отличников учебы, желающих работать в лабораториях Дворца, Годин хотел быть всем; но еще не избрал себе какую-либо определенную профессию.

О железной дороге он как-то не думал. Получив согласие и рекомендацию школы, Годин направился во Дворец с целью записаться в один из кружков. Знакомясь с чудесным Дворцом пионеров и октябрят, с его замечательным зимним садом, прекрасными лабораториями и мастерскими, внимание его привлекла лаборатория железнодорожного кружка своей движущейся моделью поезда. И Годин записался в железнодорожный кружок, не задумываясь еще над вопросом — кем он будет в дальнейшем. Работая в этом кружке, он, под руководством опытных преподавателей, быстро освоил работу столяра, слесаря, жестянника, а также научился работать не только простыми инструментами, но и на различных станках.

Когда разрабатывался проект постройки Харьковской детской железной дороги, участники кружка изучали устройство паровоза. И вот некоторым из них, в том числе и Годину, пришла мысль построить модель самого настоящего паровоза, но только в уменьшенном размере. После целого ряда обсуждений ими был избран паровоз серии «Иосиф Сталин». Модель этого паровоза решили сделать в 1/30 натуральной величины. Упорный, настойчивый труд ребят не пропал даром — их модель паровоза «Иосиф Сталин» получила высокую оценку.

Участвуя в строительстве Малой Южной, Годин, еще до ее открытия был аттестован на должность начальни-



Машинист Шура Животов ждет сигнала главного кондуктора

ка службы тяги будущей детской дороги. Затем непосредственная работа на сданной в эксплоатацию Малой Южной его сильно увлекла, он полюбил железнодорожное дело и связал свою судьбу с транспортом. По окончании десятилетки он поступил в ХИИТ и теперь, фактически закончив учебу в нем, работает над дипломным проектом.

За отличную работу по восстановлению и эксплоатации Малой Южной Годин награжден знаком «Отличный паровозник».

Шура Фадеев — ученик 5 класса 96-ой средней школы. С тех пор, как помнит себя, он всегда что-либо мастерил, творил. Так он научился слесарному, токарному и столярному делу. По несколько часов иногда он проводил у какой-либо машины, рассматривая ее, интересуясь, как она устроена и что заставляет ее работать.

В один из летних дней 1945 года, проходя через парк, Шура заметил, что люди строят железную дорогу. Заинтересовался. Подойдя ближе, он заметил, что один из работающих неумело закручивает болт, Шура не утерпел, чтобы не указать ему на это.

— Разве так закручивают болт?

— Если знаешь, как это делать, так покажи, поучи, — ответил юноша.

Шура занял место работавшего и удивил всех своим мастерством.

Позже он узнал о Малой Южной и о том, что управлять ею будут сами ребята.

— А как же сюда попасть? — спросил Шура.

— Принеси табель об отличной учебе и справку от домоуправления, где проживаешь.

Шура задумался. У него были тройки — значит не запишут. А тут уже перед глазами, как будто стоит и манил его паровоз.

На другой день Шура пошел на Малую Южную работать. Придя туда, он обратился к члену штаба по восстановлению, чтобы ему дали работу. Желание его исполнили. Но в течение дня мысль о тройках не давала ему покоя. На следующее утро Шура взял справку и табель и пошел в горком комсомола. Вернулся он в возбужденном состоянии.

Успокоившись, он рассказал следующее:

«Вхожу в комнату. Впереди и сзади меня много ребят. За столом сидит человек, просматривает документы. Одних записывает, других нет, говоря: что для того, чтобы работать на дороге, надо быть отличным учеником. Дошла и моя очередь. Подаю свой табель и справку, а от волнения не чувствую стою я или нет. Меня, как будто, то морозит, то в жар бросает.

— Охота большая работать на детской дороге? — спрашивает он меня.

— Очень большая, — отвечаю я, а сам думаю: — Ох, подвели меня тройки. Сейчас, думаю, вернет он мне мой табель и не запишет в юные железнодорожники.

— Чем же ты хочешь там работать?

— Машинистом.

— Это хорошо, а скверно вот, что у тебя в табеле тройки.

Тут меня как будто кто кипятком облил, жарко и душно стало. Ну, думаю, пропал я, но все же обясню, почему у меня тройки, ведь я нигде не мог достать учебников по этим предметам.

— Скверно, очень скверно. Надо исправить отметки, — и, подумав, добавил: — Ну, знаешь, я запишу тебя,

только с условием, когда начнутся занятия в школе, то надо от троек избавиться. Понял?

— Понял, понял! — отвечаю я.

Записали меня в группу машинистов».

С тех пор Шура примерный ученик и работник на Малой Южной. Он уже изучил паровоз и ж. д. правила — стал самым настоящим машинистом, водит поезда. Экзамен сдал на хорошо. Теперь он частый гость на паровозах большой дороги и машинисты охотно передают ему свой опыт и знания.

Одно огорчает Шуру, как и остальных его товарищей, это отсутствие на Малой Южной мастерских, станков, инструмента. Им очень хочется самим ремонтировать подвижной состав.

Шура Фадеев награжден за отличную работу почетной грамотой горкома комсомола, а в день Всесоюзного сталинского дня железнодорожников в 1946 году премирован подарком.

* * *

Как-то случилось семилетнему мальчику Арнольду побывать на маленькой железнодорожной станции. Его детское внимание привлек дежурный по станции в красной фуражке. В течение дня он наблюдал за ним и через окно комнаты дежурного по станции и на перроне станции. Арнольд обратил свое внимание на то, как дежурный по станции из своей комнаты переводил стрелки, открывал и закрывал семафор. Как по волшебной палочке дежурный по станции приводил в движение поезд. Он не знал тогда еще о существовании сигналов. Все это так понравилось Арнольду, что с тех пор он только и мечтал о том, что когда станет взрослым, то обязательно будет дежурным по станции.

Осенью 1936 года Арнольд побывал в экскурсии во Дворце пионеров. Осматривая Дворец пионеров, экскурсанты дошли до дверей железнодорожной лаборатории. Рядом с дверью на стене висело обявление о записи школьников, желающих работать в железнодорожной лаборатории Дворца пионеров. Арнольд заволновался. В то время ему казалось, что сердце его забилось так сильно, что вот-вот выскочит из груди. Он не заметил, как отстал от группы экскурсантов. Он стоял перед об'явлением зачарованный, как в сказке, и с трепетом

смотрел на закрытую дверь комнаты железнодорожной лаборатории, где может сбыться его мечта.

Зная свое слабое здоровье, он боялся даже открыть эту дверь. А вдруг ему откажут в приеме в кружок железнодорожной лаборатории. От волнения у него потекли слезы. В это время открылась дверь комнаты ж. д. лаборатории и из нее вышел (как ему тогда показалось) высокий молодой человек. Позже он узнал, что этим высоким молодым человеком был Сергей Назаров — юный железнодорожник, такой же школьник, как и сам Арнольд. Назаров подошел к нему и спросил:

— Ты, чего плачешь?

Арнольд рассказал Назарову о своей мечте, о своем желании работать в железнодорожной лаборатории, а также о своей болезни, что ему в этом откажут из-за слабого состояния здоровья.

Назаров, как «бывалый» человек, по-приятельски похлопал Арнольда по плечу и повел его в железнодорожную лабораторию.



Главный кондуктор Юра Присич дает сигнал отправления

— Вот, чудак, чего-ж ты плачешь, чем хотел бы быть на железной дороге? — спросил руководитель лаборатории.

— Хочу стать железнодорожником, — ответил Арнольд.



Прощают поезд

Когда строительство Малой Южной было закончено, Арнольд с гордостью исполнял обязанности главного кондуктора одного из первых поездов.

— А в какой именно службе ты бы хотел работать? У нас есть кружки: движенцев, пути, связи, тяги. Какой кружок тебя интересует? Кем хочешь быть?

— Дежурным по станции, в красной фуражке, с белыми лентами на фуражке!

— Вот и договорились! Тебе значит надо учиться в кружке движенцев. Давай так и запишем тебя в этот кружок. Будешь учиться хорошо, будешь и дежурным по станции.

Так начал свою работу в железнодорожной лаборатории Арнольд Левин.

Когда строительство Малой Южной было закончено, Арнольд с гордостью исполнял обязанности главного кондуктора одного из первых поездов.

В 1941 году, когда фашистские захватчики напали на нашу Родину, Арнольд со своими родными эвакуировался из Харькова. С болью в сердце расстался он с Малой Южной. По возвраще-

нию из эвакуации сразу же включился в работу по восстановлению дороги. Затем по окончании строительства новой станции Лесопарк стал начальником этой станции.

С какой любовью и усердием он работал на этой станции! За отличное отношение к службе, оборудование и содержание станции Лесопарк Арнольд Левин премирован.

* * *

Летом 1946 года некоторые ребята, работавшие дежурными по станции, одновременно уехали в пионерлагерь и санатории. Оставшимся дежурным по станциям пришлось нести большую нагрузку. Некоторые из ребят, отлично зная правила сигнализации, инструкцию по движению и правила технической эксплуатации, как, например, Володя Дыбский, работавший в то время заместителем начальника станции Лесопарк, Додик Карпман — заместитель начальника станции Парк и Виктор Баша — начальник станции Парк, обсудив между собой этот вопрос, решили попробовать подготовить недостающих им агентов-дежурных по станциям.

Каждый из них выбрал по нескольку ребят и, вооружившись необходимыми пособиями, правилами, начали готовить кадры. Нужно было видеть с каким усердием проходили эти занятия. Каждый раз перед тем как проводить занятия со своими учениками, Дыбский, Баша и Карпман сами добросовестно и тщательно изучали необходимый материал из инструкций.

Упорный и добросовестный труд как преподавателей, так и их учеников, дал положительные результаты. Помимо того, что кадры дежурных по станции пополнялись семью юными железнодорожниками, сами Баша, Дыбский и Карпман намного лучше закрепили и расширили свои знания. В недалеком будущем они смогут сами работать инструкторами движения.



За отличную работу и учебу

Кончилось лето 1946 года. Настала осень. Как выросли и возмужали за это лето юные железнодорожники! Как полюбили они свою дорогу и как им тяжело расставаться с ней даже временно на зимний период! Эти чувства ярко проявлялись во всех выступлениях юных железнодорожников на торжественном собрании, посвященном 29-ой годовщине Великой Октябрьской революции.

На этом собрании представитель горкома комсомола вручил семи юным железнодорожникам почетные грамоты за отличную работу и учебу и был об'явлен приказ начальника Малой Южной о вынесении благодарности 38 юным железнодорожникам за отличную работу в 1946 году.

Ребята подвели итоги летней работы. За 62 рабочих дня 1946 года на дороге было отправлено 1104 поезда и 55 одиночных локомотивов.

Сделан пробег поездо-километров	6624
» » парово-километров	6789
» » вагоно-осе-километров	66240
Перевезено пассажиров	94217
В том числе платных взрослых	17355 чел.
» детей	76862 чел.
Перевезено бесплатно детей детдомов и организованных в экскурсии	3202 чел.
Оштрафованных за бесплатный проезд взрослых	35 чел.
Выручено за перевозку платных пассажиров	134630 руб.

Средняя нагрузка на поезд 85,3 чел.

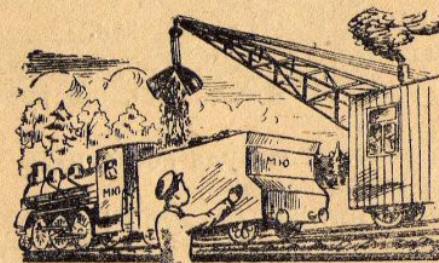
Средняя перевозка пассажиров в рабочий день 1519,6 человек.

9-го ноября последним в 1946 г. прибыл на станцию Парк из Лесопарка поезд № 116 в 16 час. 12 мин. С это-

го времени подвижной состав Малой Южной был поставлен на консервацию на зимний период до весны 1947 года.

Движение поездов прекратилось, но работа среди юных железнодорожников и в зимний период не прекращалась. Организованы кружки по повышению знаний. В ряде школ созданы кружки, в которых проводятся занятия с вновь вступившими школьниками в юные железнодорожники.

Так как Малая Южная имеет недостаточно оборудованный свой технический кабинет, то по договоренности с Харьковским промышленно-транспортным техникумом занятия со старыми кадрами юных железнодорожников проводятся в паровозном кабинете техникума. К весне 1947 года юные железнодорожники особенно хорошо подготовились.



Недалекое будущее

СТОЯЛ летний, душный, жаркий день. От стен домов и асфальта, нагретых зноным, палиющим солнцем, воздух был настолько накален, что каждого тянуло скрыться куда-либо в тень. Но и там трудно было дышать. Был выходной день и Иван Александрович решил поехать за город со всей своей семьей. Но куда поехать? В Каравеевку, Люботин?

— Папа! Давай поедем на озеро,—проговорила его дочь Женя—белокурая девочка пионерка.

— На какое озеро?—спросил Иван Александрович.

— Как на какое? Возле Лозовенек.

— Во первых, там не озеро, а пруд, а во вторых... во вторых, хотя пруд этот и хороший, но туда неудобно ехать.

— Очень удобно. Ведь туда поезд идет.

— Позволь, какой поезд?

— Ты, папа, отстаешь от жизни! Мы поедем не с большого вокзала, а со станции Парк Малой Южной скоприм поездом и через 20 минут будем там.

— Каким скоприм?

— Я же сказала, что ты отстал от жизни. Ты о детской дороге забыл?

— Но ведь она идет только до Лесопарка, а от него к озеру еще далеко.

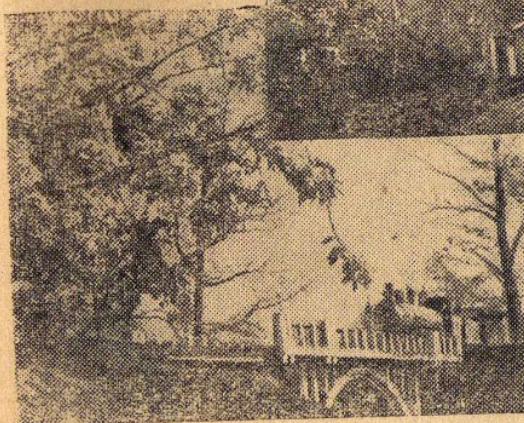
— То было в прошлом, а теперь дорога проходит до озера.

— Этого я не знал. В таком случае собирайтесь с мамой и поедем туда, захватите, конечно, с мамой туда чегонибудь покушать.

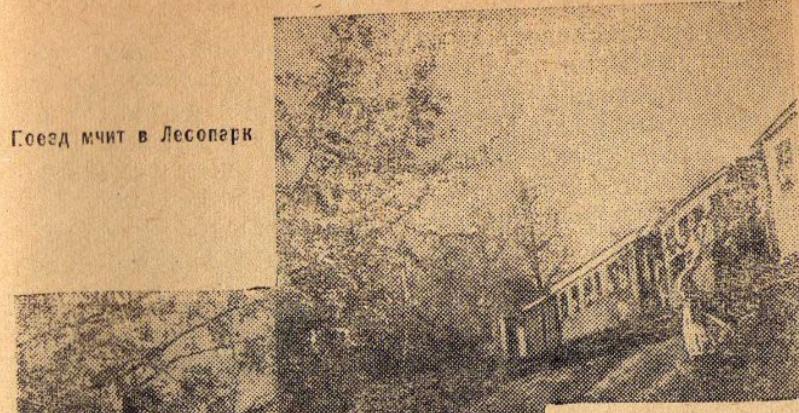
— Зачем нам носить еду с собой, когда там все это можно достать.

— Где же это ты там достанешь?

Поезд мчит в Лесопарк



Через мост



— Очень просто. Возле вокзала есть большой ресторан.

— Что за фантазия?

— Вот поедем, увидишь.

Быстро собрались. Троллейбусом доехали до городского парка. Уже на остановке троллейбуса ясно слышны были гудки локомотивов Малой Южной. Прошли по парку. Вот и станция Парк. Здесь стоит совсем новенький пассажирский поезд из мягких вагонов. Взяв билеты, Иван Александрович с женой и дочерью направились к поезду. В это время со стороны перегона от станции Лесопарк раздался гудок локомотива.

— Ну, дочка, ты у меня всезнайка, так расскажи мне, что это там за гудок раздался,—спросил Иван Александрович.

— Видишь, семафор открыт, значит от станции Лесопарк подходит поезд.

— Это что же, теперь два поезда?

— Да, один скорый, которым мы сейчас поедем, другой просто пассажирский.

Иван Александрович подошел к вагону. Юный проводник проверил предъявленные ему проездные билеты, пригласил занять места в вагоне. Вошли в вагон. По полу расстелены вдоль вагона и к окнам коврики, окна завешены красивыми занавесочками, на столиках у окон цветы, графины с водой. Не успели сесть, как репродукторы местного радиовещания разнесли голос юного диктора:

— Граждане пассажиры! Через пять минут отправ-



Управление Малой Южной



На белом мосту

ляется поезд на станцию Озерная. Поезд стоит на первом пути.

Вскоре раздался второй звонок и через две минуты поезд № 11 плавно тронулся. Быстро идет поезд. Мимо окон, как бы проносятся деревья, дома. Проехали мосты. Прошло всего лишь восемь минут, а уже в окне промелькнула станция Лесопарк.

— Вот смотри, папа,— весело рассказывает Женя,— мы только что проехали без остановки платформу «Лагерь юных железнодорожников», от нее, видишь, идет лесная дорога (проезжая). Там, в лесу у них свой лагерь, а немного дальше санаторий для детей. Сейчас проезжаем мимо раз'езда «Зеленый» и через пять минут будем на станции Озерная, а еще через пять минут я буду уже купаться, а ты возьмешь на прокат удочки и пойдешь потом по берегу озера, там есть такое тихое место, как раз для рыболовов, наловишь там рыбки на ужин.

Дверь вагона раскрылась. В вагон вошел юный проводник и об'явил:

— Граждане! Под'езжаем к станции Озерная, выход из вагона через передний тамбур на левую сторону.

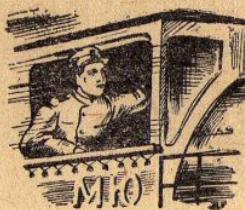
Поезд незаметно снижал скорость своего хода и, наконец, остановился.

— Станция Озерная. Поезд стоит десять минут,

Иван Александрович, вместе с остальными пассажирами, вышел на перрон. Первое, что он увидел, это большое красивое здание вокзала станции Озерная. Пройдя через вестибюль, он вышел с остальными пассажирами на под'езд станции. Перед ним открылась чудеснейшая картина. Всего лишь в нескольких метрах от станции лежит озеро. На берегу небольшая пристань, у пристани на причале свободные лодки, а по озеру наполненные людьми множество лодочек.

— Да, когда я был таким, как ты,—обращаясь к дочери,—проговорил Иван Александрович, так про такие чудеса мне рассказывала твоя бабушка, да во сне мне это снилось.

— Ну, а теперь это наяву,—ответила веселая Женя. Пройдет немного времени и эта мечта будет осуществлена. Советские люди умеют не только мечтать. Они умеют претворять в жизнь свои планы.



Так будет!

ДЕТЬЯМ свойственно мечтать, фантазировать. Но в фантазиях Жени нет ничего нереального. План дальнейшего развития Малой Южной предусматривает эти и многие другие мероприятия, о которых ребята так сильно



Поезд у перрона
Фасад центрального
вокзала Парк

но мечтают. Ребята прилагают все силы к тому, чтобы как можно скорей претворить в жизнь намеченные планы.

План уже начинает осуществляться. Заместитель Министра путей сообщения т. Бещев отдал распоряжение начальнику Северо-Западного округа т. Саламбекову из

числа находящихся на узкоколейных линиях округа вагонов отобрать 6 вагонов колеи 750 мм. и отправить их в адрес Малой Южной.

В целях усиления технической оснащенности Малой Южной Министерство путей сообщения приказало:

Начальнику Донецкого округа ж. д. т. Ковалеву за счет ассигнований по плану на 1947 г. выделить необходимые кредиты на проектирование и строительство депо и организацию мастерской для ремонта паровозов и вагонов.

Начальнику Винницкой ж. д. т. Коптелкину передать представителю Малой Южной один маломощный паровоз колеи 750 мм типа О-3-0.

Начальнику главного управления материально-технического обеспечения т. Щурову выделить и отгрузить Южной железной дороге хлопчатобумажных тканей в количестве 300 метров, для пошивки форменного обмундирования юным железнодорожникам.

Эти распоряжения юные железнодорожники восприняли с огромным моральным удовлетворением. Уже в текущем 1947 году дорога пополнится новыми вагонами, паровозом и телеграфной связью. Увеличится количество наглядных пособий, настольных и спортивных игр. Будут оборудованы спортивная и оздоровительная площадки. Создан кружок художественной самодеятельности. Ребята уверены, что все их планы и мечты сбудутся в недалеком будущем.

И они не ошибаются. Так будет! Так будет потому, что о нашей детворе, как родная мать, заботятся партия и правительство, родной и любимый товарищ Сталин.



СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Предисловие	3
Для ребят	7
Построим дорогу	10
Подготовка к стройке	12
Малая Южная работает	14
Вставай, страна огромная	17
Возвращение	20
Первые шаги	23
За два месяца	29
Ночь перед пуском	31
Малая Южная снова работает	32
Зимней порой	35
Генеральный осмотр	38
Всегородской пионерский костер	40
Практические работы	43
Совет юных железнодорожников	45
По традициям отцов	47
Со всех концов страны	50
Юные командиры	53
За отличную работу и учебу	60
Недалекое будущее	62
Так будет!	67