

**Н.Я. Крижановская  
Е.Ю. Усачева**

**Детские  
железные дороги  
Украины**

Харьков  
2008 г.

**Крижановская Н.Я., Усачева Е.Ю.**  
**Детские железные дороги Украины –**  
Харьков: ХНАГХ, 2008. – 139 с

Монография посвящена совершенствованию формирования детских железных дорог в Украине с целью создания более комфортных условий отдыха для детей в городской среде. В монографии содержатся сведения по созданию и эксплуатации детских железных дорог в Украине и Ближнем зарубежье. Излагается опыт работы одной из лучших детских железных дорог "Малой Южной" в г. Харькове.

Даны рекомендации по совершенствованию формирования архитектурно-ландшафтной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог. Приведены инновационные проекты рекреационных комплексов сформированных с использованием всех средств ландшафтного дизайна.

Монография предназначена для специалистов, работающих в данной области и студентов архитектурно-строительного профиля.

**Рецензенты:**

Доктор архитектуры, профессор, зав. каф. ДАС ХГТУСА Мироненко В.П.  
Доктор архитектуры, профессор, зав. каф. ИТДАС ХГТУСА Фоменко О.А.

Монография рекомендована к изданию Ученым Советом Харьковской национальной академии городского хозяйства /протокол №6 от 25 января 2008 г./

ISBN 966-695-081-2

© Крижановская Н.Я.,  
Усачева Е.Ю., ХНАГХ, 2008

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Введение</b> .....	4
<b>Раздел 1.</b>	
<b>Особенности формирования детских железных дорог в Украине</b> .....	8
1.1. Развитие формирования детских железных дорог в Украине .....	8
1.2. Опыт эксплуатации Малой Южной железной дороги .....	32
1.3. Детские железные дороги в дальнем и ближнем зарубежье .....	42
<b>Раздел 2.</b>	
<b>Совершенствование формирования рекреационной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог</b> .....	51
2.1. Реструктуризация рекреационной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог .....	51
2.2. Средства ландшафтного дизайна в формировании рекреационной среды для детей .....	72
2.3. Инновационные приемы архитектурно-ландшафтной организации рекреационной среды в зоне влияния детских железных дорог.....	96
2.4. Социально-экономические особенности формирования рекреационной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог .....	124
<b>Заключение</b> .....	135
<b>Литература</b> .....	138

## ВВЕДЕНИЕ

Все большая концентрация людей в городах Украины требует поисков новых форм организации систем рекреации. Наша страна - одна из самых урбанизированных территорий СНГ. Урбанизированные территории составляют 46 % площади страны.

Наиболее высокая доля городского населения в Донецкой, Луганской, Днепропетровской, Харьковской, Киевской областях. Только в пяти городах - миллионерах Украины проживает до 26 % городского населения. Следовательно, в настоящее время основной контингент населения страны проживает в больших, крупных и крупнейших городах и находится в сложной урбанизированной среде со всем спектром негативного воздействия. Для современных городов Украины характерен так называемый "городской климат", который имеет свои негативные параметры: "шумовое загрязнение", "термальное загрязнение", электромагнитные поля и др.

Специфичность образа жизни детей в городе очевидна. Негативное воздействие урбанизированной среды на них велико. Дети в городах в два раза больше, чем в селах, болеют простудными и инфекционными заболеваниями. Значительно выше у них процент токсических, аллергических заболеваний, болезней, связанных с обменом веществ. Городские дети гораздо меньше, чем сельские, находятся в движении. В связи с этим у детей, особенно школьного возраста, часты деформации опорно-двигательного аппарата: сколиоз, плоскостопие. Эти заболевания наблюдаются у 15—30% школьников.

По данным ученых, у 25% детей в больших городах содержание свинца в крови находится на грани предельно допустимой нормы, что является результатом насыщения воздуха выхлопными газами автомобилей. Городская среда становится все более опасной для детей, о чем свидетельствует статистика дорожно-транспортных происшествий. Так, например, ежегодно в Украине получают травмы и погибают около шести тысяч детей. Не менее тревожной является статистика детской и юношеской преступности, в основном вследствие неорганизованной среды досуга в городах. Организация занятости детей в городской среде становится серьезной государственной проблемой, которую в настоящее время многие городские власти недооценивают. В этой связи возрастает значение сферы рекреационного обслуживания в городах. Возникает необходимость создания специальных рекреационных учреждений и центров отдыха с учетом транспортной доступности. С развитием транспортной инфраструктуры мобильность населения в городах Украины значительно выросла и появилась возможность посещения объектов отдыха, расположенных

в разных частях города. Такие объекты, как правило, имеют специфические рекреационные функции.

В этой связи возрастает значение сферы рекреационного обслуживания в городах. Возникает необходимость создания специальных рекреационных учреждений и центров отдыха с учетом транспортной доступности.

Функциональное многообразие видов отдыха должно обеспечиваться независимо от того, живет ли человек в крупном городе или в маленьком поселке. Возможность выбора форм рекреации должна быть составной частью права граждан на отдых, такой же неотъемлемой, как право на труд. Анализ многолетнего опыта создания рекреационной среды показывает, что недооценка комплексного функционально - планировочного подхода к вопросам рекреации оборачивается невосполнимыми экономическими и социально - нравственными потерями. Поэтому система рекреационного обслуживания должна обеспечить возможности для удовлетворения потребностей населения в отдыхе, развлечении, физическом, культурном и эстетическом развитии, профилактике заболеваний, общении с природой и др. Одной из форм осуществления этих функций в городской среде является рекреационная среда. Она должна создаваться для всех категорий населения города, но особенно велико ее значение для гармоничного развития детей.

Организация досуга детей в городской среде — одна из острейших и актуальных задач современности. Эта проблема многоаспектная, она привлекает внимание многих специалистов — социологов и психологов, медиков и педагогов, архитекторов и дизайнеров и т.д.

Во многих странах создаются учебно-экспериментальные центры, своего рода лаборатории по исследованию возможности нейтрализации негативного воздействия городской среды на развитие подрастающего поколения. Выявляются средства благоприятного воздействия на детей, стимулирования их активности и творческих способностей с помощью современных технических устройств и соответствующей организации рекреационной среды.

В пространстве города среда, предназначенная только для детей, локализуется в специальных зонах: детских дошкольных и школьных учреждениях, а также в многочисленных объектах внешкольного обслуживания, предназначенных для организации рекреационной деятельности детей. Рекреационная деятельность детей представляет собой совокупность занятий с целью отдыха или проведения свободного времени, т.е. это время, свободное от занятий бытом, учебной и трудовой деятельностью. Она направлена на развитие физических сил, повышение эмоционального состояния, духовное обновление, развитие личностных качеств.

Важнейшей психологической функцией рекреационной деятельности является игра как органичный элемент отдыха.

Мотивы рекреационной деятельности детей в процессе развития общества почти не меняются. Извечный ее смысл — приобщение через игру к миру взрослых, репетиция будущих отношений в социальной среде — по сути своей остается прежним.

В течение всей истории человечества дети играют, в основном, в одни и те же игры. В античный период одной из любимых игр была игра в мяч, были популярны волчки; в средние века любовь к мячу и волчку сохранилась (эти игрушки популярны и сегодня), но, кроме того, дети ездили на детских экипажах, для них устраивались рыцарские турниры и хороводы. Теперь на смену волчку пришла юла, средневековые экипажи сменились современными средствами передвижения, а рыцарские турниры различными видами приключенческих игр. Изменились и способы производства игрушек, материалы, из которых они изготовлены, их эстетика, но основные мотивы игр остались вне времени.

Все большее значение специалисты придают эстетическому воспитанию детей и подростков, подразумевая под этим воздействие на них не только мира искусства, но и природных форм, красоты быта, гармонии рекреационного пространства. В процессе эстетического воспитания ставится задача научить детей видеть, чувствовать, ценить прекрасное в их предметном окружении.

Специалисты приходят к выводу, что рекреационная среда оказывает существенное влияние на формирование личности ребенка, приобщая его через предметное окружение к системе нравственных и культурных ценностей. Она является наиболее эффективным средством познания окружающего мира, техникой освоения социальных отношений, подготовкой к встрече с жизнью. В рекреационном окружении ребенок лучше усваивает необходимые сведения о жизни, природе, обществе, приобретает самостоятельность и чувство коллективизма, именно здесь у него пробуждаются инициатива, способность к целенаправленному действию, развиваются творческие способности. И, естественно, поэтому предметная среда рекреационных площадок и комплексов должна быть эмоционально насыщенной, информативной, должна подготовить ребенка к восприятию гармонического, развивать его творческие способности, т.е. служить воспитательным целям.

В связи с этим уже сегодня детские рекреационные пространства необходимо рассматривать не только как средство организации отдыха детей, их занятости и удовлетворения разнообразной рекреационной деятельности, а также как предметную среду для обучения, привития детям в непроизвольной

форме определенной суммы знаний, навыков, в том числе способности ориентироваться в городских условиях.

Новые социальные условия в Украине, связанные с периодом к рыночной экономике, требуют переосмысления многих устаревших стереотипов и представлений относительно формирования рекреационной среды для детей.

Расслоение общества, появление потребности в выборе форм отдыха с учетом материальных возможностей и многие другие социальные причины способствуют появлению новых запросов в сфере досуга, что должно найти отражение в проектировании и эксплуатации рекреационных объектов.

Следует совершенствовать традиционные объекты со сложившейся планировочной структурой и искать более эффективные приемы планировки, с более совершенным режимом эксплуатации, соответствующим современным социальным, педагогическим, градостроительным тенденциям. Необходимы новые формы воплощения этих тенденций с изменением функционального содержания объектов рекреации. Расширение функционального содержания рекреационных объектов возможно при условии использования нетрадиционных приемов архитектурно - планировочной и ландшафтной организации объектов отдыха на новой социальной основе с решением всего спектра задач, связанных с их формированием.

Одним из путей нетрадиционного подхода к организации досуга населения в Украине может быть создание объектов нового типа с многоцелевым функциональным назначением, с богатой палитрой различных видов отдыха, соответствующих новым рекреационным запросам.

Таковыми новыми объектами рекреации могут стать детские железные дороги Украины с системой совершенствования рекреационной среды в зоне их влияния.

# РАЗДЕЛ 1. ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ДЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В УКРАИНЕ

## 1.1. Развитие формирования детских железных дорог в Украине

В Украине в настоящее время функционирует 9 детских железных дорог. Они создавались в различные исторические периоды.

- **Днепропетровск**

**Малая Приднепровская детская железная дорога (бывшая Сталинская):**

**Открыта:** 6 июля 1936 года;

**Длина:** 2 км, кольцевая;

**Расположена** в парке им. Глобы (Чкаловский парк);

**1 станция:** Пионерская (ранее были 2 станции: Комсомольская и Пионерская (ранее Жовтенья) **1 платформа** Депо им.Чкалова);

**Искусственные сооружения:** 2 тоннеля, переезд;

**Подвижной состав:** 2 тепловоза ТУ2-134, ТУ2-172, вагоны РАFAWAG. 2- и 4-осные вагоны постройки ДВРЗ, ранее были паровозы ЮП-3-01 и ЮП-4-95 (серии 159).

Инициаторами строительства Днепропетровской детской железной дороги стала молодежь Днепропетровского паровозоремонтного завода (ДПРЗ). Днепропетровские школьники с энтузиазмом взялись за проектирование своей дороги, и очень скоро эскизный вариант был готов. Окончательный же проект на основе детских набросков был подготовлен студентами Днепропетровского института инженеров транспорта (ДИИТ). Весной 1936 года молодежь города на субботниках начала строительство детской дороги.

Главный путь длиной около 2 км окружал пруд и площадку аттракционов в парке имени Чкалова (ныне парк имени Глобы). Частично он прошёл на месте узкоколейки, построенной предпринимателями для обслуживания посетителей Южно-русской областной сельскохозяйственной, промышленной и кустарной выставки 1910 года.

Над прудом, по эстакаде, проходила одна из аллей парка. В насыпи этой эстакады для пропуска линии ДЖД было построено два тоннеля, получившие имена А.С. Пушкина и В.В. Маяковского. На маршруте было две станции - Жовтенья (после войны переименована в Пионерскую).

На обеих станциях были построены деревянные здания вокзалов. На станции Комсомольск в здании вокзала разместилось управление дороги.



Характерная для СССР 1930-х годов общая нехватка узкоколейных локомотивов сказалась и на детской дороге. Получить серийный паровоз для нужд ДЖД не удалось. Единственным реальным выходом из этой ситуации была постройка паровоза своими силами из подручных средств. Эту работу взяла на себя молодежь ДПРЗ. В очень короткие сроки они собрали локомотив из того, что удалось найти: котел взяли от ширококолейного маневрового паровоза, экипажную часть (кроме рамы), цилиндры и движущий механизм - от старого паровоза, списанного с ближайшей узкоколейки. Будку, раму и тендер пришлось изготовить прямо на паровозоремонтном заводе. Построенный паровоз получил обозначение ЮП-3-01 ("Юный Пионер").

Из-за малого радиуса кривых на дороге, придуманной детьми, "стального коня" пришлось оборудовать нехарактерной для отечественных узкоколейных паровозов бегунковой осью - без неё локомотив мог легко сойти с рельсов в кривых. С пассажирскими вагонами в те времена было несколько проще, но и их, из-за нестандартного габарита, пришлось строить по специальному проекту. Шесть деревянных 12-местных двухосных вагонов было построено на субботниках молодежью Днепропетровского вагоноремонтного завода. (Впоследствии вагончики послужили прототипом для подвижного состава Мелитопольской и Ростовской ДЖД. Два из них до сих пор можно увидеть в Днепропетровске.)

6 июля 1936 года состоялось торжественное открытие Малой Сталинской железной дороги - второй ДЖД в СССР после Тбилисской. На момент открытия дорога была оснащена ничуть не хуже самых передовых "взрослых" магистралей. На станции Комсомольск имелся радиоузел, оборудованный патефоном. Юные пассажиры даже могли воспользоваться действующей между станциями телеграфной связью.

Довольно быстро детская дорога была оснащена собственной любительской коротковолновой радиостанцией - предметом восхищения всего населения нашей страны в 1930-е годы. Рядом с депо была организована метеостанция. По отзывам современников, Днепропетровская ДЖД производила куда более серьезное впечатление, нежели ее предшественница - Тбилисская ДЖД.

В 1938 году Малая Сталинская получила в подарок новый паровоз серии 159. Так же, как и первый, самодельный паровоз, он был сразу же переименован в "Юный Пионер" и получил обозначение ЮП-4-12.

Во время Великой Отечественной войны детская железная дорога не работала. За время оккупации Днепропетровская ДЖД была практически уничтожена. Однако в отличие от других детских дорог, сильно пострадавших в годы войны и не возрожденных после Победы, она была восстановлена. Вос-

становлению дороги придавалось особое значение. Его можно смело назвать важной политической акцией с очень большим пропагандистским эффектом. Открытие ДЖД должно было стать видимым примером возвращения города к мирной жизни.

В пути детской железной дороги отсутствовало более 95% рельсов, во многих местах разрушена насыпь, уничтожены почти все водопропускные трубы, полностью сожжены оба вокзала, от здания депо осталась лишь кирпичная коробка без крыши. Уцелели оба тоннеля, но и они требовали серьезного ремонта. Не меньше пострадал и подвижной состав. Паровоз ЮП-3-01 - вероятно, был признан немецкими инженерами непригодным к серьезной эксплуатации. Его фашисты бросили прямо на территории дороги, предварительно изуродовав так, что восстановлению он уже не подлежал. Второй паровоз - ЮП-4-12 серии 159 - был вывезен немцами в неизвестном направлении, и разыскать его следы не удалось. Вагоны с детской дороги также были вывезены. Отступающие в спешке фашистские войска далеко увезти их не успели, и вагоны удалось вернуть на ДЖД. После небольшого ремонта их можно было использовать и дальше.

Восстановительные работы на самой дороге начались в октябре 1944 года. Большей частью приходилось всё строить заново. Но, несмотря на сложности со строительными материалами и рабочей силой (военное время!), работы продвигались очень быстро. Взамен утраченных локомотивов дороге был выделен паровоз серии 159, получивший на дороге обозначение ЮП-4-95. (Этот паровоз проработал на ДЖД до конца 1980-х годов, а последний раз был растоплен в 1996 году, в день 60-летия дороги.

29 октября 1944 года на Днепропетровской детской железной дороге было возобновлено регулярное пассажирское движение. Сложные условия, в которых происходило восстановление дороги, давали о себе знать. К моменту открытия движения на дороге не успели построить капитальные здания вокзалов. Юные железнодорожники вынуждены были заниматься в стесненных условиях депо. Не успели также оснастить дорогу средствами СЦБ, а поэтому сигналы светофора переключались тумблером, независимо от положения стрелок. Только в 1949 году, после сдачи в строй капитального здания вокзала на станции Пионерская дорогу оснастили полуавтоматической блокировкой, на одном из перегонов, и электрожезловой сигнализацией, на остальных двух. На станции имени Чапаева было смонтировано широко применявшееся на "больших" дорогах, но очень необычное для ДЖД устройство - механический жезлообмениватель системы инженера Носоненко. Оно позволяло организовать безостановочный пропуск поездов по станции, что и было вскоре реализовано - в расписании Малой Сталинской появились скорые поезда, проходя-

щие станцию имени Чапаева без остановки. Конечно, в условиях ДЖД жезло-обмениватель был не особенно нужен (при таких габаритах и скоростях можно было передавать жезлы и вручную, даже без помощи жезлоподавателя).

Одновременно с вокзалом на станции Пионерская по всей дороге было построено шесть кирпичных стрелочных постов. В 1954 году на ДЖД поступили два полумягких 36-местных цельнометаллических вагона постройки Днепропетровского вагоноремонтного завода. Они имели электроосвещение и центральное отопление от паровоза, что, вкупе с весьма мягкими зимами, позволило эксплуатировать детскую железную дорогу круглый год. В середине 1950-х годов Днепропетровская ДЖД была единственной, не прекращавшей работать и зимой. И это рассматривалось, как передовой опыт. Инструкторы многих других детских дорог приезжали в Днепропетровск для ознакомления с ним.

В 1957 году вся дорога была оснащена релейной полуавтоматической блокировкой. Еще три года полуавтоблокировка и электрожезловая система продолжали использоваться поочередно, а с 1960 года "жезловка" для организации движения поездов больше не применялась.

В 1958 году на Малой Сталинской началась «дизельная эпоха». Дорога получила свой первый тепловоз - ТУ2-172 и несколько пассажирских вагонов РАФАВАГ. Так как старые и новые вагоны имели разные конструкции сцепных устройств, тепловозы оборудовали сразу двумя типами ударно-упряжных приборов: с одного конца тепловоза - цепным с центральным буфером, для новых вагонов, и винтовой стяжкой с двумя боковыми буферами, для старых - с противоположной стороны.

С конца 1961 года Малая Сталинская железная дорога стала именоваться Малой Приднепровской. В 1972 году из локомотивного депо Таллин - Вяйке на Малую Приднепровскую поступил еще один тепловоз - ТУ2-134. С этого момента паровоз и старые вагоны стали ходить все реже и реже. Большую часть времени они находились в депо, а основную работу выполнял новый подвижной состав.

В 1970-е годы обсуждался проект удлинения кольца ДЖД на юго-восток, на всю территорию парка. Это позволило бы увеличить протяженность дороги до 3-3,5 км. К сожалению, этот проект реализован не был, и по сей день никаких существенных улучшений технического оснащения дороги не было.

В конце 80-х - начале 90-х годов XX века началась реконструкция депо. По проекту старый корпус подлежал сносу, а на его месте планировалось построить новый. Как ни прискорбно, из-за распада СССР и последовавшего за этим кризиса, финансирование работ прекратилось практически сразу после

выполнения первого этапа реконструкции - сноса старого здания. С тех пор весь подвижной состав отстает под открытым небом.

В 1996 году, вскоре после последней растопки в день 60-летия дороги, паровоз был передан в собственность одной из украинских туристических компаний, специализирующейся на организации паровозных ретро - туров. И сейчас паровоз, полвека проработавший на Днепропетровской ДЖД, можно увидеть на узкоколейке в Брошнине, в Выгоде.

В 2001 году днепропетровскими архитекторами был разработан новый проект депо а точнее целого учебно-оздоровительного комплекса на месте бывшего цеха. Комплекс включает в себя собственно депо с мастерскими, большой учебный корпус, летнее кафе и корпус для лечебно-оздоровительных мероприятий. Путь детской железной дороги должен пройти по тоннелю под центральной частью здания. Но реализация этого проекта так и не началась.

В заключение, следует подчеркнуть, что Днепропетровская ДЖД и в 1950-е годы, работала не только летом, но и зимой. Зимний эксплуатационный сезон открывается в конце декабря и закрывается 13 января, одновременно с окончанием зимних каникул. Летний же сезон начинается строго на Пасху и продолжается до конца августа.

- **Донецк**

- Малая Донецкая ж. д. имени В.В. Приклонского.**

- Открыта:** 24 ноября 1936, 19 мая 1972 года;

- Расположена** в парке им. Ленинского Комсомола;

- Длина:** 2,1 км (было 2,9 км);

- 3 станции:** Пионерская, Шахтерская, Победа (закрыта);

- Подвижной состав:** тепловозы ТУ2-023, ТУ2-038, ТУ7-2734, ТУ4-2822, 5 вагонов ПВ51. Ранее были: тепловозы ТУ3-038, ТУ2-040, 7 вагонов РАФАВАГ;

- Сооружения:** локомотивное депо;

- СЦБ:** станционная маршрутно-релейная централизация.

История Донецкой ДЖД начинается с 1972 года, и мало кто знает о том, что на самом деле детская железная дорога появилась в Донецке (тогда еще Сталино) намного раньше. Первые упоминания о ней относятся к 1936-1937 году.

Электрифицированная Малая Южно-Донецкая железная дорога имени С.М. Кирова протяженностью около километра открылась 24 ноября 1936 года. По всей видимости, линия ДЖД была кольцевой, а главная станция находилась на месте нынешнего летнего театра. На дороге курсировало несколько пассажирских электропоездов, по конструкции напоминавших трамвай. К сожалению, просуществовала она очень не долго. Летом 1941 года, с началом

Великой Отечественной войны, дорога была закрыта, в войну разрушена и после Победы не восстанавливалась.

К идее возрождения детской дороги вернулись по прошествии почти тридцати лет. Первоначальным проектом предусматривалось строительство линии протяженностью около 9 км: от центра города до Путиловки. К сожалению, по техническим причинам проект пришлось существенно упростить. В итоге остановились на варианте строительства ДЖД от парка имени Ленинского Комсомола до поселка Ивановка, примыкающего к черте города: При этом, главную станцию - Пионерскую - разбили в парке, а вторую - Шахтерскую - в Ивановке. На обеих станциях было сооружено по две пассажирские платформы и, весьма серьезные по меркам ДЖД, здания вокзалов, а на станции Шахтерская - еще и локомотивное депо для трех тепловозов. Очень удобным для обслуживания ДЖД оказалось и то, что к тупику станции Шахтерская примыкает ширококолейный подъездной путь шахты имени Ф. Кона. Благодаря этому, доставка подвижного состава с детской железной дороги на ремонт в депо и обратно не составляет особого труда.

В таком виде ДЖД и открылась 19 мая 1972 года. На тот момент парк подвижного состава включал тепловозы ТУ2-023, ТУ2-040 и ТУ3-038, а также семь цельнометаллических пассажирских вагонов РАФАВАГ.

Вскоре после открытия Донецкой ДЖД, ее филиалом стала расположенная неподалеку Макеевская ДЖД.

1981 году тепловоз ТУ3-038 был списан. Несколькими годами позже дорога получила еще один тепловоз - ТУ2. По случайному совпадению он тоже имел номер 038. Между 1982 и 1986 годами семь выработавших свой ресурс польских вагонов были заменены пятью отечественными ПВ 51.

Примерно тогда же детская железная дорога была оснащена автоблокировкой с наложением АЛСН на перегоне и маршрутно-релейной централизацией на обеих станциях.

Во второй половине 1980-х годов со стороны станции Пионерская был достроен еще один перегон длиной около 750 м. Эксплуатационная длина Донецкой ДЖД увеличилась почти до 2,9 км. Новая конечная станция Победа размещалась на самом краю парка имени Ленинского Комсомола. Ее тупик упирался в оживленную городскую магистраль - проспект Мира. Вероятно, из соображений экономии, ни вокзала, ни поста дежурного по станции строить не стали, все стрелки станции Победа были включены в систему электрической централизации Пионерской. Даже выходные светофоры Победы были не мачтовыми, как на остальных станциях, а карликовыми. Тем не менее, эта реконструкция была прогрессом. На новом перегоне было оборудовано два не охраняемых переезда с автоматической переездной сигнализацией.

К сожалению, не удалось осуществить вторую часть проекта реконструкции, предусматривающую строительство тоннеля и вагонного депо на перегоне Пионерская-Шахтерская. Следует отметить, что проект был интересен. В подножии прилегающего к линии ДЖД террикона угольной шахты предполагалось соорудить двухпутный тоннель, главный путь которого служил для пропуска поездов, а боковой, тупиковый - для отстоя вагонов. Оба портала планировалось оснастить воротами, как это было сделано на Запорожской ДЖД.

Через несколько лет после открытия нового перегона, в конце 1980-х годов, движение по нему было закрыто - из-за сложной экономической обстановки в стране детская дорога вынуждена была перейти в режим экономии. Лишь в 1995 году ситуация начала улучшаться. Снова открылось движение на перегоне Пионерская-Победа; капитальному ремонту подвергся единственный работоспособный на тот момент тепловоз - ТУ2-023. Но благополучие было недолгим. Уже к началу 2000-х годов руководство Донецкой магистрали потеряло всякий интерес к детской железной дороге. Снова закрылся (и постепенно пришёл в упадок) перегон Пионерская-Победа; прекратила работать автоблокировка на перегоне Пионерская-Шахтерская и электрическая централизация на станции Шахтерская (теперь стрелки переводятся курбелем); многие светофоры были разломаны и разграблены. Очень странно выглядит на станции Пионерская сочетание маршрутно-релейной централизации и не включенных в ее систему ручных стрелок, ведущих в депо. Почти полностью разобран на запчасти тепловоз ТУ2-040.

В те же годы перестал работать и филиал Донецкой ДЖД в Макеевке. В Донецк был перевезен тепловоз ТУ7-2734. В сентябре-октябре 2005 года из Макеевки в Донецк был перевезен и второй тепловоз - ТУ4-2822, но и ему применения, не нашлось.

В 2003-2004 годах окончательно пропала надежда на восстановление перегона Пионерская - Победа - на месте станций Победа построена гостиница "Виктория".

Протяженность линии Донецкой ДЖД вновь составила 2,1 км. При таком отношении местных властей и руководства Донецкой железной дороги нельзя исключить возможности закрытия этой ДЖД в ближайшем будущем, что совершенно недопустимо.

- **Запорожье**

**Запорожская детская железная дорога имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта П.Р. Поповича.**

**Открыта:** 19 мая 1972 года;

**Длина главного пути:** 8,6 км;

**Полная эксплуатационная длина:** 9,4 км;

**1 станция и 7 пассажирских платформ;**

**Искусственные сооружения:** тоннель длиной 80 м;

**Подвижной состав:** тепловозы ТУ7А-3108, ТУ2-136, ТУ2-144, вагоны ПВ51, 1 грузовая платформа; ранее были паровоз К-4-456, тепловоз ТУ2-077, 10 вагонов РАФАВАГ, 1 грузовая платформа.

Проектирование детской железной дороги было поручено молодым сотрудникам проектных институтов Промстройпроект и "Титан". К концу ноября 1972 г. проект дороги в целом был готов. Параллельно шли и подготовительные работы на площадке будущей ДЖД.

В феврале 1972 года насыпь была уже почти готова. Строили ее на субботниках школьники и молодежь города. Вполне в духе 1970-х годов Горком комсомола объявил месячник по сбору металлолома для приобретения рельсов. Запорожские школьники собрали его более полутора тысяч тонн – количество, поражающее воображение. Весь собранный металлолом пошел на "пионерскую плавку", а вырученные средства действительно были направлены на нужды строительства ДЖД.

В марте 1973 года молодежь города, под руководством специалистов Запорожской дистанции пути, приступили к укладке верхнего строения пути. Тогда же началось строительство вокзала и двухстойлового локомотивного депо размером 50x12 м. К середине мая все строительные работы были закончены. На этот момент было уложено 3,46 км пути на песчаном балласте, устроено три станции: Жовтневая (в переводе с украинского - Октябрьская), Спортивная, Юные Чапаевцы и одна промежуточная платформа Пионерская.

Станция Жовтневая получила свое название по имени района города, где она располагалась, станция Юные Чапаевцы - в честь одноименной молодежной диверсионно-разведывательной группы, действовавшей в тылу врага на острове Хортица на Днестре (ныне в черте города Запорожья). Третья станция получила название Спортивной, потому что рядом с ней планировалось построить большой детский спортивный комплекс. (К сожалению, эти планы так и не были реализованы).

На детскую железную дорогу были доставлены тепловоз ТУ2-077 (работавший с 1957 по 1966 год на Рижской ДЖД), паровоз К4-456 (проект Ш4), подаренный дороге коллективом Запорожского электровозоремонтного завода и пять цельнометаллических пассажирских вагонов РАФАВАГ.

Торжественное открытие первой очереди Запорожской детской железной дороги состоялось 19 мая 1972 года. На митинге присутствовало руководство Приднепровской железной дороги. Ровно в 14 часов со станции Жовтневая

отправился первый поезд. Вел его юный машинист, ставший впоследствии начальником локомотивного депо Запорожье-П.

На дороге было пущено два состава со скрещением по станции Спортивная. Но, поскольку на момент открытия дороги никаких средств СЦБ на перегонах смонтировано не было, организация движения поездов осуществлялась лишь по телефонной связи. Несколько позже была внедрена электрожелезнодорожная система.

Детская железная дорога расположилась, хоть и в промышленном районе города, но на живописном берегу Гребного канала. Главная станция ДЖД - Жовтневая - находится всего в пяти минутах ходьбы от вокзала Запорожье-1 и остановки общественного транспорта. Потому очень скоро дорога стала излюбленным местом отдыха горожан. Уже за первые шесть месяцев с момента открытия по ней было перевезено более 57 тысяч пассажиров. В 1973 году эта цифра удвоилась. Увеличилось и количество юных железнодорожников. Если в 1972 году на ДЖД занималось лишь 50 детей, то с 1973 года их количество превысило 900 (а на сегодняшний день – более 2 тысяч). Осуществлялись работы по реконструкции депо.

Возникла необходимость замыкания линии ДЖД в кольцо с целью исключения операций по обгону и перецепке локомотива, а значит повышению безопасности работы. В то же время такое решение практически полностью исключило бы маневровую работу - важную составляющую учебно-практического курса. Но, при проектировании второй очереди был найден компромисс - линия ДЖД замыкалась, но конечная станция оставалась тупиковой. В процессе проектирования было найдено очень интересное решение: на примыкающем к станции Жовтневая полуторакилометровом участке параллельно было проложено два пути - один вел на кольцо, другой - обратно. И хотя этот участок нельзя в полной мере назвать двухпутным (фактически это было два независимых подхода к станции Жовтневая), визуально создавалась иллюзия двухпутной магистральной железной дороги. (Последующая многолетняя практика показала правильность этого решения. В дни обращения на дороге двух составов они встречались именно на этом участке, что вызывало неопишуемый восторг, как у пассажиров, так и у самих юных железнодорожников.)

В мае 1974 года под руководством специалистов 5-й и 14-й дистанций пути Запорожского отделения Приднепровской дороги молодежь города приступила к укладке пути второй очереди ДЖД. Но если при строительстве первой очереди использовались легкие рельсы типа Р24 (лишь в некоторых местах Р33), с трудом выдерживающие тепловоз ТУ2, то при строительстве второй очереди решено было применить более тяжелые рельсы марки Р43. На



новом участке было дополнительно сооружено три остановочных пункта, еще одна платформа была построена на действующем участке первой очереди. Станцию Юные Чапаевцы решено было переименовать в станцию 30 лет Победы, а название Юные Чапаевцы присвоить следующей за ней платформе. Остальным же платформам были присвоены названия Обелиск Славы (позже - Обелиск), Комсомольская, Гребной канал.

В том же 1974 году детская железная дорога получила в свое распоряжение еще один тепловоз ТУ2 пять пассажирских вагонов РАФАВАГ и две грузовые платформы. Платформы периодически использовались не только для хозяйственных поездов, но и для коммерческих грузовых перевозок - в дни соревнований на гребном канале детская железная дорога использовалась для доставки спортивного инвентаря.

Торжественное открытие второй очереди детской железной дороги состоялось 17 мая 1975 года. Но к этому моменту не были готовы еще постройки на новых станциях. Их сооружение началось лишь в августе 1975 года и завершилось к 10 мая 1976 года. Тогда же были построены и новые капитальные здания на станциях первой очереди (кроме Жовтневой). Помимо технического усовершенствования дороги развивалась и культурная сфера. В дополнение к духовому оркестру в 1974-1975 годах на дороге появился вокально-инструментальный ансамбль, кино- и фотокружок, кружок железнодорожного моделизма, несколько спортивных секций.

В сентябре 1976 года на станции Жовтневая Запорожской ДЖД открылся зооуголок с клетками для зверей и редких птиц, привезенных из заповедника Аскания-Нова. С годами этот зооуголок превратился в настоящий большой зоопарк, до сегодняшнего дня - единственный в Запорожье. Причем, дети принимают самое активное участие в уходе за его питомцами.

18 марта 1977 года Совет юных железнодорожников Запорожской ДЖД обратился к дважды Герою Советского Союза лётчику-космонавту Павлу Поповичу с просьбой дать разрешение на присвоение его имени детской железной дороге. Через некоторое время согласие было получено, но на преодоление бюрократических препятствий ушло несколько месяцев. Лишь 28 декабря 1977 года Запорожской ДЖД решением обкома ЛКСМУ официально было присвоено имя Павла Романовича Поповича.

В самом конце 1970-х годов вторые пути на станциях Спортивная и 30 лет Победы были демонтированы. Фактически они стали платформами, но еще несколько лет по традиции продолжали именоваться станциями. (Сейчас о существовавшем когда-то путевом развитии напоминает лишь полуразрушенная вторая платформа на Спортивной и выходной светофор на 30 лет Победы, стоящий теперь против направления движения поездов.) Тогда же доро-

га была оснащена полуавтоматической блокировкой, а локомотивный парк ДЖД пополнился ещё одним тепловозом ТУ2.

В 1982 году Запорожская ДЖД стала лауреатом премии Ленинского комсомола. Но и эта награда была не единственной у Запорожской ДЖД. Она неоднократно становилась победителем всесоюзных конкурсов ДЖД и обладателем звания "Правофланговая ДЖД". Многие воспитанники Запорожской ДЖД были удостоены медалей и дипломов ВДНХ.

В 1983-84 годах началось переоснащение дороги. Взамен изношенных вагонов РАФАВАГ дорога получила несколько новеньких пассажирских вагонов ПБ51. Впоследствии, все польские вагоны были выведены из эксплуатации. Часть из них сняли с тележек и еще несколько лет использовали в качестве складских помещений зооуголка на станции Жовтневая, а два были отправлены на Евпаторийскую ДЖД.

Летом 1984 года на станции Жовтневая был сдан просторный четырехэтажный учебно-лабораторный комплекс. В нем разместились помещения для работы существующих кружков и открылись новые - танцевальный, хоровой и т.д. В оформлении интерьеров учебного корпуса принимал участие народный художник Украины Владимир Симчук.

В самом конце 1980-х годов началось строительство микрорайона Южный. У местных властей стали зреть планы закрытия ДЖД, но энтузиастам удалось отстоять свое детище. По плану одна из улиц и трубопроводы, связывающие новый микрорайон с остальной частью города, должна была пересечь линию ДЖД между станцией Жовтневая и платформой имени Володи Литяги. Из соображений безопасности от сооружения переезда отказались, а улицу решили пропустить над линией ДЖД.

В 1990 году рядом с локомотивным депо был отсыпан искусственный холм, в основании которого прорыт тоннель длиной 80 м, а поверху проложена автомобильная дорога. На обоих порталах тоннеля установлены металлические ворота, а сам тоннель используется для ночного отстоя состава. Так были решены сразу три проблемы - создание транспортного коридора до нового микрорайона, обеспечение сохранности подвижного состава и повышение интереса детей к ДЖД.

В середине 1990-х годов Запорожская ДЖД получила в свое распоряжение еще один тепловоз – ТУ7А-3108, ставший на сегодняшний день основным локомотивом.

Весной 2002 года, к 30-летию Запорожской ДЖД, была проведена реконструкция всей дороги. Во многих местах был переложен путь, полностью заменены платформы на большинстве остановочных пунктов, отремонтированы станционные постройки. К сожалению, в том же году дороге пришлось рас-

статься с тепловозом ТУ2-077, открывавшим движение по ней 30 лет назад. За годы эксплуатации тепловоз успел полностью износиться, и его восстановление стало экономически нецелесообразно. После его списания локомотивный парк Запорожской ДЖД составляет два тепловоза ТУ2 с электропередачей и один тепловоз ТУ7А с гидравлической передачей.

В 2004 году из-за неисправности рельсовых цепей и необходимости больших финансовых вложений в их проверку и ремонт руководство ДЖД вынуждено было отказаться от использования на перегоне полуавтоматической блокировки. Движение поездов снова осуществляется по жезлам. Безусловно, это большой шаг назад, но остается надеяться, что в ближайшем будущем проблема будет решена.

Следует отметить, что Запорожская ДЖД - одна из немногих детских дорог, движение поездов по которой продолжается и зимой.

Здесь постоянно ведутся поиски по улучшению организации отдыха детей в зоне влияния железной дороги. Целенаправленно осуществляется профориентационная работа со школьниками.

- **Киев**

- Малая Юго- Западная железная дорога.**

- Открыта:** 2 августа 1953 года;

- Длина:** 2,8 км;

- Расположена** в ПКиО "Сырецкий" (ПКтаВ "Сирецкий");

- 3 станции:** Пионерская, Яблонька, Вишенка (бывшая Техническая);

- Искусственные сооружения:** виадук высотой 19,6, длиной 100 метров;

- Подвижной состав:** паровоз Гр-336 (ЮП-336), 2 тепловоза ТУ7А-3192, ТУ7А-3197, 4 вагона РАFAWAG. Ранее были: тепловозы ТУ 1-001 и ТУ2-021, шесть деревянных пассажирских вагонов;

- СЦБ и связь:** двухсторонняя полуавтоматическая блокировка, телефонная и диспетчерская связь между станциями, станции радиофицированы.

Впервые идея строительства детской железной дороги возникла еще в 1935-1936 годах. После опубликованного 8 октября 1935 году в газете "Пионерская правда" призыва тифлиских юных железнодорожников последовать их примеру проекты подобных дорог появлялись по всей стране. Не стал исключением и Киев. Проект предусматривал строительство трехкилометрового пути, двух станций, депо, водонапорной башни, двух мостов и тоннеля. Парк подвижного состава должен был состоять из паровоза, тепловоза, электровоза и девяти вагонов различных типов. Интересной особенностью этого проекта была его комплексность. Помимо детской железной дороги планировалось построить образцово оборудованные детские шоссеобразные дороги и небольшой

## Днепропетровск



## Запорожье



## Донецк



### Планировочная структура детских железных дорог

- Условные обозначения: ——— - пути Д.Ж.Д.  
 - - - - - - участок пути, существовавший с 1954 до конца 1960-х  
 ——— - участок пути построенный в ходе реконструкции

детский речной порт с примыканием ДЖД. К сожалению, эта великолепная идея так и не была реализована.

Второй раз идея строительства Киевской детской возникла уже после войны. Ее обсуждение началось летом 1950 года. Дорогу предлагалось построить на окраине города, на пустыре в районе печально известного Бабьего Яра, во время войны ставшего местом гибели сотен тысяч киевлян, ополченцев и советских военнопленных. Не в последнюю очередь именно такое мрачное соседство привело к тому, что споры о месте строительства ДЖД продолжались в течение двух лет. Только в 1952 году было принято окончательное решение о начале строительства ДЖД.

Сооружение дороги велось методом народной стройки. В нем принимали участие железнодорожники Киевского узла, рабочие и служащие промышленных предприятий города, студенты институтов, учащиеся техникумов и школ. Много сделали для ДЖД курсанты Киевской технической школы, Святошинской школы паровозных машинистов, учащиеся строительного техникума МПС. Подготовкой шести деревянных пассажирских вагонов занялся коллектив Киевского вагоноремонтного завода, а рабочие паровозного депо Киев-Пассажирский переоборудовали для детской дороги паровоз Гр-336. По краю ходового мостика были установлены перила, а на крыше паровозной будки – световой фонарь как на магистральных ширококолейных паровозах. Поменялось также и обозначение паровоза: из Гр-336 он был переименован в ЮЗ-336 (Юный Зализничник - Юный Железнодорожник), а впоследствии в ЮП-336 (Юный Пионер).

К открытию дороги была построена петля длиной 1,9 км. В том месте, где сходились обе ее ветви была сооружена станция Техническая. Помимо одного главного пути на ней имелся обгонный путь и один тупик со смотровой канавой. На самой же петле имелось две платформы без какого бы то ни было путевого развития, но, тем не менее, гордо именовавшиеся станциями - Спортивная (к началу 1960-х годов переименованная в Яблоньку) и Пионерская. Последняя из них считалась главной станцией ДЖД.

2 августа 1953 года, в День железнодорожника, по Малой Юго-Западной прошел первый поезд.

Но это было лишь открытие первой очереди Киевской ДЖД. В день первой годовщины Малой Юго-Западной, протяженность детской железной дороги увеличилась более чем в полтора раза.

В этот же период был сооружен виадук для пропуска линии второй очереди через овраг. Это было грандиозное инженерное сооружение. Его длина составляет около 100 м, а высота 19,5 м - почти с пятиэтажный дом.

## Киев



## Луцк



## Львов



## Планировочная структура детских железных дорог

Условные обозначения:

———— - пути Д.Ж.Д.

- - - - - участок пути, существовавший с 1954 до конца 1960-х

———— - участок пути построенный в ходе реконструкции

С открытием нового участка увеличилось и количество станций. К существовавшим ранее станциям добавилась новая — Комсомольская. На ней не было разворотного треугольника, из-за чего паровоз так и продолжал ходить через рейс тендером вперед. В остальном же путевое хозяйство Киевской ДЖД той поры можно считать образцовым. На пути имелась разметка, выполненная в соответствии со всеми требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог и Инструкции по сигнализации. Кроме пикетных и километровых столбов были установлены даже указатели уклонов и радиусов кривых, знаки начала и конца торможения.

Движение по дороге осуществлялось по электрожезловой системе. На станции Пионерская - главной станции ДЖД - был установлен семафор с компенсатором и тросовым дистанционным приводом из помещения дежурного по станции.

В конце 1950-х годов дорога получила в свое распоряжение ТУ 1-001 - один из двух построенных тепловозов этой серии, послужившей прототипом для ТУ2. А несколькими годами позже ещё один тепловоз - ТУ2-021. Примерно тогда же старые деревянные вагоны были заменены цельнометаллическими вагонами РАFAWAG.

В конце 1960-х годов началась застройка района Волейкив. В связи с этим встал вопрос о необходимости переноса детской железной дороги. Проект новой линии, в районе ВДНХ, не нашел поддержки у местных властей, поскольку для его реализации потребовалась бы вырубка 1400 деревьев, что для города было недопустимо. И тогда было принято решение о сохранении ДЖД на прежнем месте, но со значительным укорачиванием. Не позднее 1972 года (а скорее всего - еще до 1969 года) участок линии от виадука до станции Комсомольская и сама Комсомольская были разобраны, а на их месте построена больница. Аллею, по которой проходила ДЖД и фрагменты ее насыпи до сих пор можно увидеть на территории больницы. Оставшийся участок пути сразу за мостом замкнули в кольцо. В этом месте образовался короткий, но весьма ощутимый уклон. Протяженность линии сократилась до 2,8 км. При этом движение поездов осуществлялось как по большому, так и по малому кольцу. В 1986 году движение поездов по малому кольцу было закрыто, а путь использовался только для отстоя подвижного состава.

В середине 1980-х годов началось обновление парка подвижного состава Киевской ДЖД. Дорога получила четыре пассажирских вагона ПВ51. Но, из-за слишком низкого уровня комфорта в сравнении с вагонами РАFAWAG, новые прослужили не долго. В 1991 году с Камбарского завода прибыло два тепловоза ТУ7А (номера 3192 и 3197). При этом на тепловозе ТУ7А-3192 обнаружился заводской дефект дизеля, из-за чего тепловоз несколько лет простоял

на запасных путях. В 1992 году тепловоз ТУ 1-001 выполнил свой последний рейс и тоже встал на прикол.

В 1993 году в связи с социальными экономическими особенностями развития Украины, Киевская ДЖД из-за недостаточного финансирования оказалась на грани закрытия. Штатное расписание сократилось до трех человек. Только благодаря усилиям начальника дороги и энтузиазму оставшихся инструкторов ее удалось спасти от закрытия. Через некоторое время работавший со дня открытия дороги паровоз Гр-336 был выкуплен фирмой «Джерело» для катания иностранных туристов, что совершенно недопустимо.

В новогоднюю ночь 31 декабря 1998 года на станции Пионерской произошел пожар, в результате которого полностью были уничтожены станционные постройки - деревянный вокзал 1950-х годов.

В 1999 году была разобрана станция Яблонька и сдан в металлолом уникальный тепловоз ТУ 1-001, который так и не удалось сохранить для истории. Зимой 1999-2000 годов "охотники за цветными металлами" добрались и до тепловоза ТУ2-021, почти полностью разграбив его.

Лишь в 2001 году "черная полоса" для Киевской ДЖД закончилась, и дела постепенно наладились. Удалось восстановить ТУ2-021, в обслуживающее тепловозы ДЖД локомотивное депо Дарница был доставлен резервный тепловоз ТУ2-165, который и сейчас стоит на ширококолейной платформе. К началу сезона 2001 года была восстановлена станция Яблонька, на станции Техническая (переименованной в Вишенку) началось строительство депо. В 2002 году вновь открыто движение по малому кольцу после его реконструкции. Весной 2003 года началось строительство капитального здания вокзала на станции Пионерская.

В мае 2005 года, во многом благодаря усилиям бывшего юного железнодорожника 1950-х годов Анатолия Стеценко, на Киевскую ДЖД вернулся паровоз Гр-336. Тот самый, что открывал движение здесь более полувека назад. Он прошёл серьезный ремонт в локомотивном депо Щорс, в ходе которого, кроме всего прочего, приобрёл очень необычную для паровозов ярко-красную раскраску.

Сейчас паровоз используется в регулярном пассажирском движении по выходным и праздничным дням.

- **Луцк**

**Открыта** 8 ноября 1954 года;

**Расположена** вдоль речки Сапалаевки;

**Длина** 1,5 км;

**Остановочные пункты:** 2 станции (Росинка, Водограй);



**Подвижной состав:** тепловоз ТУ2-097, ТУ7А-3094,2 вагона РАFAWAG. Ранее были: паровозы 11-751, К4-614, тепловозы ТУ3-033, ТУ2-149.

Строительство малой Луцкой железной дороги началось в 1952 году, но вскоре было приостановлено из-за отсутствия финансирования. Несмотря на это, в городе продолжали работать кружки юных железнодорожников. В сентябре-октябре 1954 года более 10 тысяч школьников и молодежи приняли участие в субботниках на строительстве детской дороги. Активное участие в ее строительстве приняли сотрудники и юные железнодорожники другой детской дороги - Малой Ровенской.

К моменту открытия дороги в небольшом парке на берегу реки Сапалаевки было проложено полтора километра пути с двумя станциями на концах: Луцк-Пионерская и Молодогвардейская. На главной станции (Луцк-Пионерская) было возведено двухэтажное кирпичное здание вокзала, сохранившееся до сегодняшнего дня. На первом этаже его разместились технические кабинеты, а на втором - кабинеты начальника дороги, дежурного по станции и диспетчера. Здание стоит на высоком склоне, поэтому со стороны города виден только верхний этаж. Соответственно, входя в вокзал со стороны города, пассажиры сразу попадают на второй этаж. Из расположенного на нем зала ожидания на платформу ведут две красивые лестницы по обе стороны фасада.

8 ноября 1954 года в 12 часов 20 минут, под звуки духового оркестра, со станции Луцк-Пионерская отправился первый поезд. Вел его юный машинист, ученик 8 класса железнодорожной школы № 38.

Вскоре после открытия дороги несколько тяжеловесное название станции Луцк-Пионерская было заменено более простым - Пионерская.

На момент открытия дорога располагала двумя четырехосными деревянными пассажирскими вагонами (один - с открытой площадкой, другой - с закрытыми тамбурами), одной четырехосной грузовой платформой и одним локомотивом 11-751.

В 1962 году деревянные пассажирские вагоны были заменены двумя цельнометаллическими вагонами РАFAWAG. В 1970-1971 году начался перевод Луцкой ДЖД с паровой тяги на тепловозную. Дорога получила свой первый тепловоз - ТУ3-033. И уже в 1972 году он стал основным локомотивом, а паровоз был списан. Но проработал ТУ3 на Луцкой ДЖД недолго. Вскоре дорога получила второй тепловоз - ТУ2-149. Некоторое время дорогу обслуживало два тепловоза, но уже в 1976 году ТУ3-033 был списан, а ТУ2-149 в одиночку продолжал водить поезда до 1998 года. В настоящее время поезда водит тепловоз ТУ2-097, приписанный к депо Ковель.

До 1975 года движение поездов на Луцкой ДЖД осуществлялось по электрожелезнодорожной системе. В качестве сигнальных устройств использовались семафоры. Все стрелки на обеих станциях ручные безбалансирные, оснащены замками Наталевича, обеспечивающими ключевую зависимость стрелок и сигналов. С 1975 года на смену семафорам пришли светофоры, на перегоне смонтирована полуавтоматическая блокировка. В 1997 году введена в действие поездная радиосвязь.

В 1992 году станции детской железной дороги переименованы: Пионерская в Росинку, Молодогвардейская в Водограй (что в переводе на русский язык означает Водопад).

К сожалению Луцкая ДЖД расположена в зоне затопления речки Сапалеевки. После продолжительных дождей уровень воды в реке повышается, и пути ДЖД оказываются под водой. В этих случаях движение поездов отменяется.

#### • Львов

**Открыта** 18 мая 1951 года;

**Расположена** в Стрыйском парке;

**Длина** 1.2 км (ранее 1.85 км);

**2 станции:** Паркова, Сонячна (ранее именовались Комсомольская, Пионерская); до 1976 года была третья станция Детский городок;

**Подвижной состав:** тепловозы ТУ2-087, ТУ3-039,4 вагона РАФАВАГ, крытый грузовой вагон. Ранее были: паровоз К4-027, тепловоз ТУ3-040,4 двухосных деревянных пассажирских вагона, 3 грузовых вагона;

**СЦБ и связь:** полуавтоблокировка, ключевая зависимость стрелок и сигналов.

Строительство детской железной дороги началось по инициативе управления Львовской железной дороги при поддержке городских и областных властей. Проектированием дороги занимался трест Дорпроект Львовской ж. д. Строительство дороги велось очень быстрыми темпами методом народной стройки.

При строительстве дороги использованы остатки существовавшей на этом месте, еще во времена Австро-Венгрии, парковой узкоколейной железной дороги, проходившей по территории так называемой Восточной ярмарки. До сих пор на станциях детской железной дороги можно увидеть австрийские стрелочные переводы начала века с очень необычными для наших железных дорог острьяками и безбалансирными стрелочными станками.

На момент открытия протяженность дороги составляла 1.85 км. Имелось три станции - Комсомольская, Пионерская и Детский городок (Комсомольська, Піонерська, Дитяче містечко).

В начале 60-х годов на станции Комсомольская было возведено локомотивное депо на три стойла с хорошо оснащенными мастерскими. В 1976 году в связи с реконструкцией Стрыйской улицы были разобраны станция Детский городок и прилегающий к ней перегон, что значительно ухудшило организацию отдыха детей. Протяженность детской железной дороги при этом сократилась до 1.2 км. Решение об укорачивании детской железной дороги было несколько поспешным и необдуманным. Даже после расширения улица Стрыйская проходит в десятке метров от бывшей насыпи ДЖД, а из тупика станции Сонячна хорошо видна парковая аллея, идущая как раз по этой насыпи. Вероятно, при желании можно было найти какое-то компромиссное решение, позволявшее и расширить улицу, и сохранить прежнюю длину ДЖД.

После распада СССР станции ДЖД были переименованы Комсомольская в Паркову (Парковую), а Пионерская - в Сонячну (Солнечную).

В первые годы работы детской железной дороги парк подвижного состава был представлен одним паровозом К4-027, четырьмя двухосными деревянными пассажирскими и тремя грузовыми вагонами.

В конце 60-х - начале 70-х годов подвижной состав дороги был обновлен - ДЖД получила в свое распоряжение новые цельнометаллические вагоны РАFAWAG и тепловозы ТУ2-087, ТУ3-039, ТУ3-040. На детской дороге тепловоз ТУ2-087 получил весьма необычное оформление, сделанное по мотивам стандартной раскраски первых выпусков ширококолейного электровоза ВЛ8.

Некоторое время в середине 80-х годов на Львовской ДЖД применялась несколько необычная технология вождения поездов. К поезду с обоих концов прицеплялось по тепловозу ТУ3 и с конечной станции поезд возвращался без обгона локомотива.

В 1989 году тепловоз ТУ3-040 был списан, и сегодня ТУ3-039 остался единственным на территории бывшего СССР тепловозом этой серии, эксплуатация которого продолжается до сих пор. Осознавая уникальность этой машины, руководство детской железной дороги уделяет особое внимание ее сохранности. В настоящее время ТУ3-039 используется лишь в особых случаях - по праздникам и по спецзаказам. В основном для вождения поездов используется ТУ2-087.

- **Ровно**

**Ровенская детская железная дорога:**

**Открыта** 9 мая 1949 года;

**Полная эксплуатационная длина:** 2.5 км;

**Длина главного пути:** 2 км;

**2 станции:** Партизанская и Озерная;

**Расположена** на берегу реки Устья;

**Подвижной состав:** тепловоз ТУ2-137,2 вагона Рапига, 2 грузовые платформы. Ранее были: паровозы Н.1476, Н.1572 и К4-471, тепловоз ТУ3-034, 2 деревянных пассажирских вагона;

**Искусственные сооружения:** мост, путепровод, водопропускная труба;

**СЦБ и связь:** полуавтоблокировка, локомотивная радиосвязь, стрелочная, межстанционная связь.

Проектирование дороги началось в 1948 году. Строительство ее вели путейцы ПЧ-7 Ковельской железной дороги, которым на воскресниках помогали жители города. Торжественное открытие Малой Ровенской железной дороги состоялось 9 мая 1949 года. Линия ДЖД с двумя тупиковыми двухпутными станциями проходит по левому берегу реки Устья. Станция Партизанская расположена в самом центре города, вблизи моста, по которому главная улица Ровно - Соборная - пересекает реку. Вторая станция - Озерная (до 1991 года - Пионерская) - на берегу озера Басов Кут. Управление дороги размещается на станции Партизанская.

На маршруте детской железной дороги имеется несколько искусственных сооружений - мост, водопропускная труба. Подвижной состав дороги в год открытия включал паровоз Н.1572 (Коломенский завод, тип 86), два деревянных пассажирских вагона III класса постройки Коломенского завода и две грузовые платформы. В 1957 году на смену Н.1572 пришел паровоз К 4-471, полученный с Карагандинской узкоколейки МПС.

В 1973 году подвижной состав дороги был обновлен - получены тепловоз ТУ3-034 и цельнометаллические пассажирские вагоны РАFAWAG (1960 года выпуска). Паровоз К4-471 сдан в металлолом, деревянные пассажирские вагоны - списаны и разобраны.

В 1982 году с Гайворонского тепловозоремонтного завода получен тепловоз ТУ2-137 (1957 года выпуска), а выработавший свой ресурс ТУ3-034 вместе с двумя вагонами РАFAWAG передан в распоряжение лагеря отдыха детей железнодорожников «Экспресс». Сейчас в этих вагонах оборудованы учебные классы.

В настоящее время подвижной состав дороги включает в себя тепловоз ТУ2-137, 2 вагона РАFAWAG (состав «Юний залізничник») и 2 грузовые плат-

формы. К открытию в 1949 году перегон ДЖД оборудовали электрожелезнодорожной системой, обустроили межстанционную, стрелочную связь и дикторское вещание на станциях. В 1970 году устройства СЦБ и связи модернизированы - построены релейная полуавтоматическая блокировка, межстанционная, диспетчерская, стрелочная телефонная связь, локомотивная радиосвязь, станции радиофицированы.

Эксплуатационный сезон - с начала мая по конец августа. В этот период движение поездов осуществляется по субботам, воскресеньям и праздничным дням. Отправление первого поезда со ст. Партизанская в 11:00 и далее каждый час, до 18:00. С начала октября по конец апреля юные железнодорожники, сформированные в две единые смены, проходят обучение специальностям. В планах руководства дороги строительство локомотивного депо.

- **Ужгород**

**Малая Львовская (Закарпатская, Ужгородская детская) железная дорога:**

**Открыта:** в 1947 году;

**Длина:** 1.2 км;

**Расположена** - начинается от Театральной площади (за концертным залом), проходит через Ботанический сад, заканчивается в городском парке;

**2 станции:** Молодежная, Парк;

**Подвижной состав:** тепловоз ТУ2-018, 2 пассажирских вагона ПВ51. Ранее были: паровозы 490.037, К4-452, ЮЗм-336, тепловозы ТУ2-074, ТУЗ-042, вагоны Пафаваг, 1 грузовой вагон.

Детская железная дорога в Ужгороде была построена в 1947 году. Путь ДЖД проходит по правому берегу реки Уж. Начинается она на Ботанической (в те годы Пионерской) набережной, прямо за городским концертным залом, проходит по краю ботанического сада и заканчивается в городском парке, где находится станция Парк. Главная станция, на которой размещается управление дороги и учебные классы, находится у концертного зала и именовалась в те годы Сталинской.

При строительстве ДЖД широко применялся путевой материал с других узкоколеек Закарпатья, построенных еще во времена Австро-Венгрии. До сих пор на станциях детской железной дороги можно увидеть австрийские стрелочные переводы начала века с очень необычными для наших железных дорог остряками и безбалансирными стрелочными станками.

Почти каждую весну пути ДЖД затапливало во время половодья. Для предотвращения оползней во время ливней и наводнений, рядом со станцией Сталинской имелась подпорная стена длиной около 50 метров. Из-за тесноты

## Ровно



## Ужгород



Паровоз ЮП-4-95 в Выгоде.  
Фото из А. Порева, 29 июня 2004 года.



Двухосный пассажирский вагон.  
Фото из личного архива А.К. Филиппова, П.А. Стрелкова, 1957 год.

## Планировочная структура детских железных дорог. Характеристика транспортных средств.

Условные обозначения:

———— - пути ДЖД.

----- - участок пути, существовавший с 1954 до конца 1960-х

———— - участок пути построенный в ходе реконструкции

на набережной не удалось построить обгонный путь непосредственно у перрона станции Сталинская. В результате, сама пассажирская платформа находится у тупика, а обгонный путь сделан примерно в 100 метрах от перрона (см. схему путевого развития). В связи с этим весьма необычна и технология маневров на станции. В 50-е годы поезд с пассажирами останавливался на двухпутном участке станции, локомотив обгонял состав, после чего осаживал его вагонами вперед до пассажирской платформы. Высадка пассажиров из поезда осуществлялась после завершения маневров. Впоследствии, из соображений безопасности, отказались от выполнения до высадки пассажиров. Теперь после прибытия поезда на станцию и высадки пассажиров, локомотив без отклонения по стрелкам, по главному пути, осаживает состав на двухпутный участок станции.

Первые годы существования Ужгородской ДЖД по ней курсировал поезд из трофейного паровоза 490.037 венгерской постройки (0-4-0, MAVAG, Будапешт, 1942, фаб. номер 5258) и нескольких деревянных двухосных вагонов с открытыми тормозными площадками.

В те годы движение поездов на перегоне осуществлялось по электрожелезнодорожной системе. А на станции была организована ключевая зависимость стрелок и сигналов. В качестве сигнальных устройств использовались семафоры.

По четвергам на детской железной дороге проводились учения для отработки действий всех служб ДЖД в различных нестандартных ситуациях: при выходе из строя электрожелезнодорожной системы, при перерыве всех видов связи, при обнаружении неисправности пути, требующей остановки поезда и т.д.

В середине 50-х годов старый подвижной состав детской железной дороги был списан, а взамен получены паровоз К4-452, тепловоз ТУ2-018 и цельнометаллические пассажирские вагоны Раймад польской постройки. Через несколько лет станция Сталинская была переименована в Пионерскую.

В середине 60-х годов серьезной реконструкции подверглись средства СЦБ дороги. На смену электрожелезнодорожной системе пришла полуавтоматическая блокировка, вместо семафоров были смонтированы светофоры. При этом, стрелки на обеих станциях так и остались ручными. В 50-е - 60-е годы на Ужгородской ДЖД было четыре стрелочных поста (по два на каждой станции). Все они были размещались в отдельных помещениях. С 80-х годов оборудование стрелочных постов весьма необычно - здание стрелочного поста отсутствует как таковое, а все оборудование поста смонтировано внутри стандартного релейного шкафа.

В середине 60-х годов старое здание вокзала на станции Пионерской было разобрано и построено новое, которое используется до настоящего времени.

Впоследствии парк подвижного состава ДЖД пополнился тепловозами ТУ2-074, ТУ3-042 и цельнометаллическими пассажирскими вагонами ПВ51 постройки Демиховского машиностроительного завода. К сожалению, когда именно это произошло, и когда были списаны два вышеназванных локомотива, нам достоверно установить не удалось. В настоящее время парк подвижного состава ДЖД включает лишь тепловоз ТУ2-018 и два вагона ПВ51.

В 1991 году, после распада СССР и объявления независимости Украины, станция Пионерская вновь была переименована в Молодежную. В 1996 и 1998 годах дорога очень сильно пострадала от наводнений, но была быстро восстановлена и летний сезон отработала как обычно.

## 1.2. Опыт эксплуатации Малой Южной железной дороги

- **Харьков**

- Малая Южная дорога.**

- (Малая Южная (Харьковская) железная дорога).**

**Открыта:** 8 ноября 1940 года, **восстановлена:** 5 августа 1945 года;

**Длина:** 3,6км;

**Расположена** - ведет из ЦПКиО им.М.Горького в лесопарк в северной части города;

**2 станции** - Парк, Лесопарк, **1 платформа** Мемориал;

**Сооружения** - локомотивное депо, два моста, путепровод;

**Подвижной состав** - тепловозы ТУ2-054, ТУ7А-3198, 6 пассажирских вагонов Rafawag, 6 пассажирских вагонов ПВ51.1, грузовой вагон;

**Ранее:** паровозы ЛК83-01 (серия Yu 83). ЛК-159-02 (серия 159), Кв4-039, тепловоз ТЭУ-3-001 (ТУ2-125), 12 вагонов (2 состава по 6 вагонов "Орленок" и "Пионерский").

В 1936 г. в г. Харьков было предложено несколько проектов трассировки детской железной дороги.

Наиболее серьезными из них были два. Согласно первому из них дорога должна была пройти по саду имени Т.Г.Шевченко, от здания ветеринарного института до входа в зоопарк. По второму проекту дорога должна была пройти кольцом вокруг стадиона Дворца пионеров на Динамовской улице.

Однако было принято правильное решение, в соответствии с окончательным вариантом предусматривалась трассировка железнодорожного пути на участках "парк им. Горького – Лесопарк", в природной среде с хорошими эстетическими и санитарно-гигиеническими условиями. Началась также подготовка кадров для обслуживания Малой Южной железной дороги.





Малая Южная Детская железная дорога.  
1-3. Здание вокзала до реконструкции.  
4. Здание вокзала после реконструкции.  
5. Указатель главного входа.  
6. Дети в вагоне.  
7. Современный состав на территории Д.Ж.Д.



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

К осени 1940 года было построено примерно 1.5 километра пути, спроектированное архитектором Е. А. Лымарем здание вокзала на станции Парк, паровозное депо, мосты и другие сооружения. 8 ноября 1940 года состоялось торжественное открытие ДЖД.

Для перевозки пассажиров использовался один состав из паровоза "ЮП" и нескольких пассажирских вагонов. (К сожалению, истинный тип и номер паровоза остался неизвестен). 22 июня 1941 года началась Великая Отечественная Война. Из-за реальной угрозы захвата Харькова фашистскими войсками Детская железная дорога закрылась, проработав всего несколько месяцев. Эвакуировать подвижной состав с детской дороги не удалось. Паровоз был разобран. Поскольку летом 1941 года вся страна еще надеялась на скорое завершение войны, снятые с паровоза детали были тщательно законсервированы и закопаны неподалеку от станции Парк. Оккупация Харькова оказалась существенно более длительной, чем ожидалось.

После освобождения Харькова, 23 августа 1943 года, детская железная дорога представляла собой руины. Здание вокзала на станции Парк оказался наполовину разрушенным – в нем отсутствовали почти все внутренние перегородки, просела крыша. Полностью сгорели паровозное депо и стрелочные мосты, оказался взорванным белый каменный мост. Из подвижного состава остался лишь остов единственного вагона, полностью выгоревший изнутри. Весной 1945 г. городские власти приняли решение о восстановлении ДЖД и продлении ее еще на два километра.

К июлю 1945 года работы были завершены: полностью отремонтировано здание вокзала и уложены новые обгонные пути на станции Парк, построено временное деревянное паровозное депо. Детской железной дороге передали один четырехосный и несколько двухосных пассажирских вагонов. Ввиду острой нехватки шпал, новый участок пути был уложен с существенно уменьшенной эпюрой шпальной решетки. Предполагалось, что это не мешает поездам ходить по новому участку, хотя и с жестким ограничением скорости.

Самой серьезной проблемой стало отсутствие паровоза. В результате продолжительных поисков, паровоз, работавший до войны на детской дороге, удалось разыскать на станции Коломак. Паровоз оказался сильно поврежден взрывом, уцелел лишь тендер. Восстановить этот паровоз было практически нереально, оставалось лишь искать ему замену.



Характеристика структуры кадров и территории Малой Южной железной дороги

Ни одного узкоколейного паровоза в окрестностях Харькова найти не удалось. В результате поиска Кишиневская железная дорога согласилась отдать один югославский паровоз Yu83 из депо Измаил. Единственный паровоз этого типа (83-040, зав. №5003, 1929 года постройки) попал в СССР во время Великой Отечественной войны в качестве трофея. Несовместимость Yu83 по запчастям с отечественными узкоколейными паровозами делала его эксплуатацию достаточно сложной. Тем не менее, других вариантов у Харьковской ДЖД не было. Паровоз перевезли в Харьков, капитально отремонтировали и он начал эксплуатироваться.

Полагающаяся перед открытием регулярного движения обкатка показала, что надежды строителей не оправдались - новый участок пути едва выдерживал нагрузку от поезда. После долгих колебаний было принято решение в день открытия восстановленной дороги, 5 августа 1945 года, все-таки пропустить один поезд по всей дороге, причем по новому участку он должен был пройти со скоростью не более 5 км/ч. В дальнейшем же поезда должны были ходить лишь по старому участку.

Так дорога проработала до 8 ноября 1945 года, после чего вновь закрылась на реконструкцию. За зиму в паровозном депо и между путями станции Парк были смонтированы водяные колонки, новый участок пути был перебран, в путь уложено предусмотренное стандартом количество шпал и балласта. Подвижной состав пополнился двухосным крытым грузовым (багажным) вагоном 1910 года постройки, который до сих пор можно увидеть в тупике на станции Парк.

Проведенная реконструкция позволила открыть движение по всей дороге в том виде, в каком оно осуществляется и сейчас. В 1948 году дорога получила 6 новых четырехосных пассажирских вагонов и автодрезину. В конце 40-х годов - еще один паровоз - серии 159, получивший обозначение ЛК-159-02. В 1951 году паровоз ЛК-83-01 был списан, а вместо него на дорогу передан венгерский паровоз K4-039, который проработал на ДЖД до 1990 года.

Начавшийся в середине 50-х годов перевод отечественных железных дорог с паровой тяги на дизельную и электрическую, не мог не сказаться на оснащении детской железной дороги. В 1957 году детская железная дорога получила в подарок от Харьковского завода транспортного машиностроения имени Малышева новый тепловоз ТУ2-125.



Вокзал. ст. "Парк".  
 Действующий макет Детской железной дороги.

Кабинет путевого хозяйства



Кабинет дежурного. Пульт управления станции "Парк".

Кабинет общего курса железнодорожников



Учебные классы Малой Южной железной дороги

Поскольку весь подвижной состав Харьковской ДЖД был оборудован винтовыми стяжками, а тепловозы ТУ2 выпускались лишь с цепным ударно-упряжным прибором, потребовалась небольшая доработка тепловоза, выполнил ее уже упомянутый ХЗТМ им. Малышева. Кроме того, на заводе тепловоз оснастили метельником во всю ширину кузова, сделавшим его непохожим на все остальные тепловозы ТУ2. Этот тепловоз получил обозначение ТЭУЗ-001 (читается «ТЭУ-три»).

В 60-х годах на смену деревянным пассажирским вагонам пришли четырехосные цельнометаллические вагоны, построенные польским заводом PAFAWAG. Причем, один или два вагона были мягкими. В начале 80-х годов дорога получила 6 цельнометаллических пассажирских вагонов ПВ51 постройки Демиховского машиностроительного завода, из которых был сформирован один состав ("Юність Південної" – "Юность Южной"). В то же время часть вагонов PAFAWAG была списана, а из оставшихся шести сформирован второй состав ("Україна" – "Украина").

По сложившейся на Харьковской ДЖД традиции новый подвижной состав сразу же подвергся модернизации: несколько вагонов ПВ51 было переоборудовано в мягкие, а концевые вагоны состава оборудованы винтовыми стяжками. (Нельзя не отметить интересную особенность составов Харьковской ДЖД: на обоих составах винтовыми стяжками оборудованы лишь концевые вагоны, а внутри состава используются обычные цепные ударно-упряжные приборы.)

В 1996-97 году сгорели постройки на станции Лесопарк. На их месте было возведено небольшое кирпичное здание кассы и навес. Рабочее место дежурного по станции Лесопарк решено было ликвидировать. Пульт-табло со станции Лесопарк установили в учебном корпусе на станции Парк, где он используется в качестве тренажера. Стрелки станции Лесопарк включен в электрическую централизацию станции Парк. Причем, одна из стрелок имеет удаленное управление со станции Парк, а вторая переводится вручную.

Часть стрелок на станции Парк имеет местное управление и переводится с пульта, расположенного в здании стрелочного поста рядом с депо. Сделано это, во-первых, из соображений безопасности, а во-вторых, для организации еще одного рабочего места.

Перегон Парк-Лесопарк разбит на три блок-участка и оснащен автоблокировкой с наложением АЛСН.

В конце 90-х годов на перегоне оборудован еще один остановочный пункт - платформа Мемориал.

Малая Южная оснащалась новой техникой. Для профессиональной ориентации детей были оборудованы различные кабинеты с наглядными пособиями, моделями, популярной литературой о транспорте.

В 1991 году построен новый двухэтажный учебный корпус.

С 1999 года и в следующее время постепенно проводится спланированная реконструкция детской железной дороги. Обновляются здания, сооружения, техническое оборудование.

Перегон Парк-Лесопарк разбит на три блок-участка и оснащен автоблокировкой и АЛСН. Управление стрелками осуществляется централизованно. В 2003 году Малая Южная была оборудована комплектом оборудования для компьютерного управления стрелками и сигналами. Теперь возможно управление, как с помощью обычного пульта, так и из ноутбука, установленного в помещении дежурного по станции Парк.

На сегодняшний день Малая Южная имеет современную учебную базу для полноценной профориентации работы с юными железнодорожниками: светлые учебные кабинеты с содержательными наглядными пособиями, учебной литературой и новой мебелью, современные рабочие места для прохождения рабочей практики, компьютерный класс на 10 рабочих мест на ст. Парк.

На детской железной дороге каждый год работает более 70 групп юных железнодорожников, в которых занимается свыше 1100 школьников. Учеба проходит по 11 основным специальностям железнодорожного транспорта. Учебный год начинается в ноябре и заканчивается в мае, когда юные железнодорожники, сдают своеобразный экзамен и получают допуск на прохождение учебно-производственной практики, во время которой они под присмотром инструкторов управляют процессом перевозок, работают проводниками, ревизорами, осуществляют маневровые работы и управляют локомотивами. А после занятий в железнодорожных кружках юные железнодорожники имеют возможность посетить действующие на протяжении учебного года факультативные занятия в 4 кружках: "Вычислительная техника на железнодорожном транспорте", "Художественный и промышленный дизайн", "Народное творчество", "Художественное моделирование одежды", занятия которые проводят инструкторы производственной учебы.

За 66 лет в кружках детской железной дороги прошли учебу свыше 60 тысяч школьников, многие из которых навсегда связали свою жизнь с железной дорогой, работают на Южной железной дороге и на других железных дорогах Украины. Ежегодно лучшие выпускники Малой Южной поступают на учебу в железнодорожные училища, в Харьковский техникум железнодорожного транспорта и Харьковскую Государственную академию железнодорожного транспорта.

С 2003 года ежегодно проводится обзор-конкурс на лучшую детскую железную дорогу Украины. Малая Южная четыре раза подряд побеждала и была награждена почетными дипломами и денежными премиями.

Ежегодно по инициативе руководства Южной железной дороги на детской железной дороге проводятся веселые массовые праздники, посвященные открытию летних перевозок, Дню Победы, Дню защиты детей, государственным праздникам - Дню независимости Украины, на которых выступают творческие коллективы Южной железной дороги города и города Харькова, проводятся забавные конкурсы и игры. Во время каждого праздника проходят благотворительные акции - бесплатное катание детей интернатов города Харькова и области.

Детская железная дорога «Малая Южная» - центр воспитания и подготовки будущих профессиональных кадров Южной железной дороги. Здесь ученики общеобразовательных школ, после изучения теоретического курса, на практике знакомятся с основными железнодорожными специальностями: проводника вагона, дежурного по станции, диспетчера, помощника машиниста и машиниста и другими.

Главным заданием педагогического коллектива детской железной дороги является:

- обеспечение развития естественных наклонностей и интересов детей;
- формирование у подростков добросовестного отношения к учебе и труду;
- проведение профориентационной работы на железнодорожные специальности среди учеников старших классов с перспективой последующей учебы в учебных заведениях железнодорожного транспорта и работы в структурных подразделениях Южной железной дороги;
- ознакомление юных железнодорожников с историей развития отечественных железных дорог, железных дорог других стран и с историей детских железных дорог;
- разработка и издание учебно-программной документации, методических пособий, рекомендаций относительно наглядных средств учебы.

С ноября 2006 года по март 2007 года в учебном корпусе детской железной дороги и в общеобразовательных школах работало 74 кружков, в которых училось 1111 человека.

По окончании теоретического курса учебы 1048 кружковцев допущено к прохождению учебно-производственной практики. Во время прохождения практики среди юных железнодорожников проводилось соревнование на звание лучшего по профессии по 11 основным железнодорожным специальностям. По итогам соревнования из числа юных железнодорожников определено 108 победителей.



В соответствии с учебным планом инструкторы производственной учебы осуществляли экскурсии по структурным подразделениям Южной железной дороги, метрополитена, технических музеев. На протяжении года юные железнодорожники посещали учебные заведения в дни открытых дверей, встречались с ветеранами труда, Великой Отечественной войны, с прежними воспитанниками Малой Южной, которые учатся и работают в железнодорожной отрасли.

С целью улучшения условий для творческого, интеллектуального развития детей, уважения к народным обычаям и национальным ценностям с января по май 2007 года с юными железнодорожниками проводились факультативные занятия в кружках:

- "Вычислительная техника на железнодорожном транспорте";
- "Художественный и промышленный дизайн";
- "Народное творчество – вышивание".

Воспитанники детской железной дороги приняли участие в открытии движения поездов, в праздниках Победы, Дня защиты детей, в Третьем Всеукраинском слете юных железнодорожников в г. Запорожье, в конкурсе детского рисунка на асфальте "Я рисую железную дорогу", в приветствии отличников учебы железнодорожных учебных заведений и молодых специалистов, ветеранов труда Южной и Малой Южной железных дорог. Юные железнодорожники Малой Южной осуществили поездки по обмену опытом на детские железные дороги городов Ужгорода, Запорожья, Днепропетровска.

На новые 2007-2008 учебные годы перед коллективом детской железной дороги поставлены следующие задания:

1. Проведение начальной профессиональной ориентации на железнодорожные профессии для учеников младших классов общеобразовательных школ.
2. Усовершенствование работы по профессиональной ориентации школьников старшего возраста на железнодорожные профессии с целью повышения качества их допрофессиональной подготовки.
3. Организация экскурсий учеников общеобразовательных школ на детскую железную дорогу и проведение с ними урока на тему: «Ознакомление с железнодорожным транспортом и правилами пользования им».
4. Организация смыслового досуга юных железнодорожников.
5. Разработка и издание учебно-программной документации, методических пособий, рекомендаций относительно наглядных средств учебы.

### 1.3. Детские железные дороги в дальнем и ближнем зарубежье

Одной из самых больших детских дорог в Европе является детская железная дорога, которая находится в западной части г. Будапешт, столицы Венгрии. Она представляет собой узкоколейную линию, проходящую в великолепной природной среде с разнообразными лесными и холмистыми ландшафтными картинами.

Ее часто называют самой большой детской игрушкой в мире, но это не совсем так. Дети в возрасте от 10 до 14 лет управляют движением и услугами в строгом соответствии с правилами, действительными на всех других железнодорожных линиях Государственной Железнодорожной Компании. Локомотивами управляют взрослые, а несущие службу дети работают под непрерывным контролем железнодорожных служащих. Дети также сами управляют semaфорами, продают железнодорожные билеты и информируют пассажиров.

Будапештская железная дорога не единственное такого рода учреждение, но она всегда была самой большой, самой популярной и самой серьезной во всем мире.

Железная дорога работает круглый год, за исключением понедельников с сентября по апрель. Поезда ходят с 9-и часов утра до 5-и часов вечера зимой и до 7-и часов вечера летом.

Маршрут детской железной дороги проходит через множество туристических достопримечательностей. Станции Нормафа и Вирагвёлдь находятся вблизи самого популярного в Будапеште места для катания на санках и лыжах в районе Нормафа. Со станции Вирагвелдь ведет красивая тропа к месту паломничества Маккошмария.

Эти объекты становятся особо популярными в зимнее время года. Во все времена года популярна экскурсия на гору Янош, она находится в пешеходной доступности со станции детской железной дороги "Гора Янош".

Гора Янош находится на самой высокой точке города, на высоте 529 м, на горе Янош стоит обзорная вышка названная в честь королевы Елизаветы, любимой венграми и правящей в XIX веке во время Австро-Венгерской Монархии. Тропа проходит мимо конечной станции канатной дороги в районе Зуглигет, с которой взору предстает прекрасная панорама города.

Маршрут детской железной дороги со станции Сепюхасне позволяет посетить национальный заповедник Будапешта. Это ближайший к городу заповедник, он находится непосредственно за его чертой. Звери здесь живут в своей естественной лесной среде. Желающие познакомиться с заповедником могут просить помощи экскурсовода. В лесах растут дуб, ясень и бук. Несмотря

на близость города и большое число туристов животный мир региона очень богат. Из птиц здесь встречаются филин, ястреб, грач.

Очень часто можно встретить белку или ежа. За пределами заповедника только следы говорят об их присутствии. С поезда иногда можно увидеть зверя покрупнее, лису, оленя или дикого кабана, прячущихся на звук локомотива.

Буквально в нескольких метрах от станции Сепюхасне находятся развалины средневекового монастыря. Его с удовольствием посещают дети.

Тропы в лесу ведут к обзорным вышкам на горе Харш. Отсюда взору открывается панорама города и окрестных холмов. Разнообразные туристические объекты, через которые проходит маршрут детской железной дороги, позволяет сделать отдых детей более содержательным.

Одной из лучших в СНГ является Минская детская железная дорога. Ее открытие состоялась 9 июля 19545 года. Полная длина: 4,5 км. Длина главного пути: 3,79 км. Она включает три станции: Парк культуры, Пионерская, Сосновый бор.

На момент открытия дороги имелось две станции: Парк культуры и Сосновый бор. Главной, с самым красивым вокзалом, стала станция Парк культуры, здесь юные железнодорожники учились, проводили торжественные мероприятия, принимали гостей. На ней была сооружена высокая посадочная платформа. На станции Сосновый бор был построен деревянный вокзал (к сожалению, он полностью сгорел в 1980-е годы). Позже была построена еще одна станция – Пионерская.

Протяженность главных путей дороги составила 3,79 км, а полная эксплуатационная длина после завершения строительства станции Пионерская - около 4,5 км.

В плане дорога напоминает гантель - на обоих ее концах сооружены разворотные петли. Такое решение было принято, видимо, с целью избежать строительства разворотных треугольников и кругов для паровозов. С одной стороны подобная конфигурация снижает время оборота состава, а с другой - лишает ребят возможности производить маневры для обгона локомотива на конечных станциях.

Дорога начинается в парке имени Челюскинцев и ведет в сосновый бор "Слепянский лес" на восточной окраине Минска. На станции "Сосновый бор" можно выйти подышать лесным воздухом, послушать птиц, насладиться контактом с природной средой. Средняя станция - Пионерская стала технической, здесь проводится экипировка локомотивов и вагонов, их ремонт и подготовка к рейсам. Это единственная станция на дороге имеющая достаточно серьезное путевое развитие - пять путей, один тупик и восемь стрелочных переводов. На одном из путей оборудована смотровая канава.

В 1987 году дорога получила новый тепловоз ТУ7А-2782. Примерно тогда же вагоны РАFAWAG были заменены двенадцатью вагонами ПВ51. 23 июля 1987 года введена в эксплуатацию автоблокировка на перегоне и электрическая централизация на станциях. С этого момента по дороге начали курсировать два поезда со скрещением по станции Пионерская. В том же году произведён капитальный ремонт вокзала станции Заслоново, (Центральный парк), стены и полы здания выложены мрамором и гранитом. Реконструирован и капитально отремонтирован вокзал станции Пионерская - площадь здания увеличена в два раза, подведено центральное отопление.

В конце 1980-х годов разрабатывался проект реконструкции дороги. Этим проектом предусматривалось удлинение дороги и строительство еще одной станции Чудесная мельница с музеем мультипликации. Реконструкция должна была закончиться в 2000 году, к 40 - летию дороги. Однако дальше стадии рабочих чертежей дело не дошло. К сожалению это достаточно интересное решение пока не реализовано.

На детской железной дороге всегда насыщенными и интересными были занятия железнодорожников. На Всесоюзном конкурсе детских железных дорог Минская ДЖД выходила победителем несколько лет подряд. Сейчас на одной из станций ежегодно проходят выставки-конкурсы железнодорожного моделизма.

Одной из лучших в России является Кратовская детская железная дорога под Москвой. Она была открыта 2 мая 1937 года. Длина маршрута составляла 4,962 км.

Открытие летнего сезона 1941 года было намечено на 22 июня. Вместо него, собравшиеся на митинг юные железнодорожники слушали сообщение Совинформбюро о вероломном нападении фашистской Германии на СССР. Летом 1941 года детская железная дорога еще работала некоторое время, но ближе к осени все-таки была закрыта из-за начавшихся воздушных налетов.

Весной 1942 год юные железнодорожники откликнулись на призыв «Заменим отцов и братьев, ушедших на фронт» и приняли участие в строительстве и эксплуатации узкоколейных железных дорог Спецлестрансхоза Народного комиссариата путей сообщения в Бронницах, Фаустово, Хоботове. По этим веткам в течение всей войны осуществлялась доставка леса, необходимого для производства шпал на прифронтовые железные дороги.

За героизм и самоотверженный труд в годы войны трем юным железнодорожникам присвоено звание Героя Советского Союза, еще 12 - награждены медалями «За оборону Москвы». По окончании Великой Отечественной войны юные железнодорожники, опять же своими силами, приступили к восстановлению детской железной дороги. 14 июня 1945 года движение на ДЖД

было восстановлено, хотя полностью восстановительные работы завершились лишь летом 1947 года.

С этого времени длина главного пути дороги составил 3.8 километра, а полная эксплуатационная длина - 4.962 км (по данным на 1969 год). Впоследствии полная эксплуатационная длина несколько уменьшилась за счет того, что разворотные сооружения для паровозов были разобраны и превращены в тупики.

В 1972 году на Кратовской ДЖД закончилась эра паровозов. Последний из паровозов - Рп-771 был отставлен от работы, а вместо него из Шатуры получен тепловоз ТУ2-129. Еще несколько лет Рп-771 можно было увидеть на запасных путях станции Пионерская, а впоследствии он был сдан в металлолом.

В 1979 году на станции Пионерская построен учебно-лабораторный корпус и новая высокая платформа. В 1982 году на смену вагонам РАFAWAG пришли цельнометаллические пассажирские вагоны ПВ40 Демиховского завода, которые эксплуатируются до сих пор.

Осенью 2004 - весной 2005 года по инициативе управления Московской железной дороги прошла большая реконструкция Кратовской ДЖД. Главный путь ДЖД переложен на бетонных шпалах, полностью заменены все средства СЦБ, в том числе, смонтирована межстанционная оптоволоконная линия связи.

Взамен старых вагонов ПВ51 заводом «Метровагонмаш» по спецзаказу были построены новые, модели 20.0015. Для обеспечения сохранности нового подвижного состава, на месте второго пути станции Пионерская сооружен 70-метровый ангар. Все станционные постройки ДЖД и даже стрелочные посты облицованы сайдингом (цветными пластиковыми панелями), оборудованы современными пластиковыми окнами и дверями.

Обучение на Кратовской ДЖД проходят школьники 11-16 лет из 25 школ от Москвы до Конобеево. Полный курс обучения 4-5 лет. Сезон движения поездов начинается в июне и заканчивается в последнее воскресенье августа. Кроме того, на Малой Московской проходят летнюю практику учащиеся кружка Юных железнодорожников при Московском государственном университете путей сообщения ГМГУПС / МИИТ).

Во время Великой Отечественной войны детская железная дорога была закрыта. Паровозы передали на завод тяжелого машиностроения имени Куйбышева (ИЗТМ), а юные железнодорожники были приняты на работу в железнодорожный цех завода. В помещениях детской железной дороги разместились военкомат.

По окончании войны дорога начала работать вновь с 1947 года. Но разворотный треугольник на станции Солнечная к тому времени уже был разобран, и паровоз через рейс вел поезд тендером вперед.

К 1951 году существенной модернизации подверглись средства СЦБ и связи. На перегонах была смонтирована полуавтоматическая блокировка, а на станции Солнечная - радиоузел. Имелась также межстанционная телефонная связь. 4 августа 2002 года, в День железнодорожника, на станции Солнечная открылась первая очередь вокзального комплекса, построенного по проекту архитектора В. Распутина - современный учебный корпус, в котором разместились классы, библиотека и маленький, но очень интересный музей истории железных дорог России. Вторая очередь была сдана 5 июля 2003 года. Теперь вокзальный комплекс станции Солнечная может по праву считаться лучшим из построенных на детских железных дорогах России после войны.

В июне 2003 года был достроен новый вокзал станции Солнечная и две новые станции - Родники и Ангара, оборудованные электрической централизацией. К сожалению, пока на них нет еще никаких станционных построек.

С 5 июля 2003 Детской железной дороге Иркутска присвоено имя Георгия Игнатьевича Тетерского - почетного железнодорожника, руководителя объединенной Восточно-Сибирской и Красноярской магистрали с 1968 по 1979 год.

Сейчас на дороге одновременно курсирует два состава – "Сибирячек" и "Малый Байкал" из семи вагонов каждый. Вся дорога оснащена двусторонней автоблокировкой с наложением АЛСН. В ближайших планах строительство локомотивно-вагонного депо.

Одной из самых современных является детская железная дорога в г. Новосибирске, открыта 4 июля 2005 г.

Первый вариант проекта Новосибирской ДЖД был подготовлен во многом по образу и подобию Минской ДЖД: линия длиной около пяти километров с разворотными петлями на концах и минимальным путевым развитием станций. Большая часть линии должна была пройти по существующим противопожарным просекам. Причудливый изгиб в середине, вероятно, был обусловлен местными условиями и невозможностью спрямления трассы без серьезного ущерба для леса.

От реализации этого проекта пришлось отказаться. Устройство разворотных петель на конечных станциях потребовало бы вырубки большого количества деревьев, да и снижало бы качество обучения юных железнодорожников. Также из соображений экологической безопасности пришлось отказаться и от строительства локомотивного депо.

Во втором варианте проекта конечные станции стали тупиковыми и были оборудованы вторыми обгонными путями. В середине линии появился разъезд, позволяющий организовать движение двух поездов со скрещением на нем. Кроме того, если в первом варианте проекта прокладка линии ДЖД до зоопарка предусматривалась лишь во второй очереди, то в новом проекте она стала основной.

В третьем варианте проекта линия первой очереди ДЖД осталась практически такой же, как во втором варианте, лишь немного изменилась прокладка трассы перегона Ельцовский-Зоопарк. Зато схема второй очереди была изменена кардинальным образом. С ее вводом станция Спортивная перестает быть тупиковой, линия ДЖД по существующим дорожкам выходит из леса на берег реки Оби и далее по лесу до центрального входа в Заельцовский парк.

На станции Спортивная на свободной от леса площадке должен быть построен трехэтажный вокзально-учебный комплекс. На остальных остановочных пунктах ДЖД никаких капитальных строений проектом не предусмотрено, лишь легкие павильоны.

Из соображений экологической безопасности никаких работ по обслуживанию локомотивов проводиться на ДЖД не будет. Для ежедневного осмотра подвижного состава на станции Спортивная в естественной впадине сооружается эстакада длиной около 50 м. Для выполнения всех остальных регламентных работ локомотивы планируется вывозить на специально оборудованных трейлерах в базовое депо Новосибирск-Главный. Не предусмотрено на ДЖД и запаса горючесмазочных материалов. Заправка должна осуществляться из приезжающего автомобиля-заправщика, а весь запас топлива храниться в баках тепловозов. Кроме того, на станции Спортивная предусмотрен тупик для отстоя пожарного поезда, который будет находиться в постоянной готовности независимо от работы ДЖД.

Протяженность первой очереди ДЖД составляла 2,63 км, из них 1,26 км - перегон Спортивная-Ельцовский. Оба перегона оснащены двусторонней автоблокировкой. На маршруте имеется затяжной спуск крутизной 20%. Из соображений безопасности вести поезд на этом участке будут не юные машинисты, а взрослые машинисты-инструкторы.

По детской железной дороге, со скрещением по разъезду Ельцовскому, предусмотрено курсирование двух пассажирских составов, состоящих из тепловоза ТУ7А и пассажирских вагонов модели 20.0011. Два из трех запланированных тепловозов (ТУ7А-3338 и ТУ7А-3339) по спецзаказу построены на Камбарском машиностроительном заводе, и уже в июле 2004 года доставлены в локомотивное депо Новосибирск-Главный. Там им заменили штатные капоты самодельными, имитирующими паровозные котлы. Изготовление вагонов

было поручено заводу "Метровагонмаш" (г. Мытищи). Взяв за основу чертежи Демиховского машиностроительного завода, "Метровагонмаш" существенно модернизировал вагоны и летом 2004 года построил первую партию.

Но если с подготовкой подвижного состава для ДЖД дела шли более или менее хорошо, то со строительством самой дороги все оказалось гораздо сложнее, но все же детская дорога была открыта 4 июня 2005 г.

Почти все лето 2005 года по Новосибирской ДЖД курсировал только один состав. При этом поезд водили два тепловоза, прицепленные по обоим концам состава, это позволяло обойтись без маневров на конечных станциях. Разъезд Ельцовский поезда проследовали без остановок.

В конце июля 2005 года с завода "Метровагонмаш" поступило еще три пассажирских вагона, и на дороге было организовано движение двух поездов со скрещением по разъезду Ельцовский. Поездам присвоили названия "Юность" и "Сибиряк".

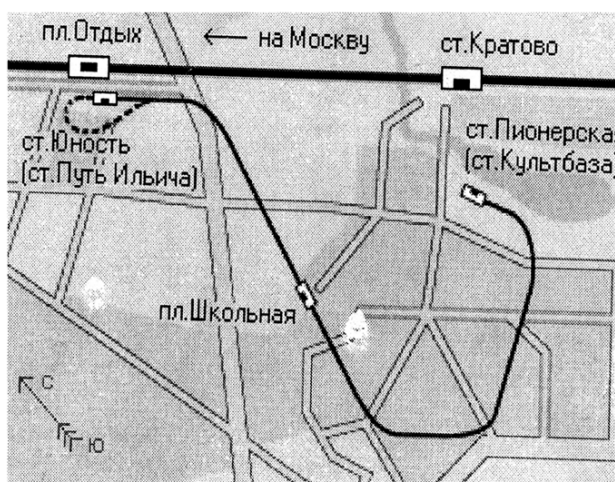
Осмотровая эстакада на станции Спортивная была продлена до 300 метров. По ней линия ДЖД прошла над автомобильной дорогой, ведущей в детский лагерь имени Константина Заслонова, и через лес вышла в пойму реки Обь. В нескольких местах путь проходит в выемках глубиной более трех метров. Для предотвращения оползания грунта здесь сооружены бетонные подпорные стенки. На пересечениях линии ДЖД с велосипедными дорожками были устроены небольшие велосипедные путепроводы, а на пересечении с улицей Сухарной - охраняемый переезд. Помимо того, построено два металлических моста длиной 24 и 72 метра, соответственно. Общая протяженность дороги теперь составляет 5,3 км.

К сожалению, пейзаж на новом участке пути далеко не всегда так же красив, как на первой очереди ДЖД. Часть линии проходит по широченной щебеночной насыпи совершенно унылого вида. Будем надеяться, что в будущем все это еще изменится. И первые шаги к этому уже сделаны. В некоторых местах оголившиеся от дерна участки грунта строители накрыли рулонными "канадскими" газонами.

Новая конечная станция детской дороги - Заельцовский парк - оказалась в непосредственной близости от остановки общественного транспорта. Это сделало ее посещение более удобным для горожан. На станции имеется красивое круглое здание вокзала. Но для круглогодичной эксплуатации оно, к сожалению, не пригодно - между стенами сооружения и его ажурной крышей зачем-то оставлен зазор приблизительно в полметра.

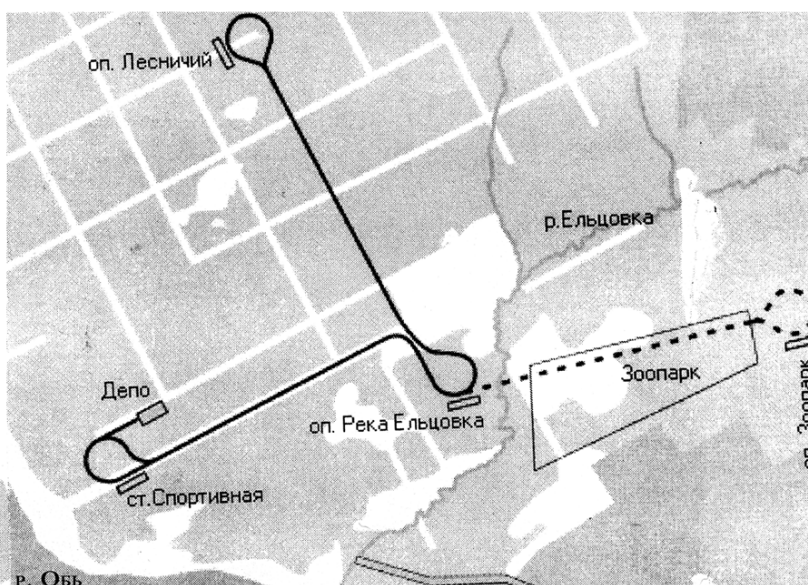
Еще одним раздельным пунктом на новом участке стал разъезд Локомотив, получивший свое название от расположенной неподалеку одноименной спортивной базы. К моменту открытия второй очереди здесь построено два



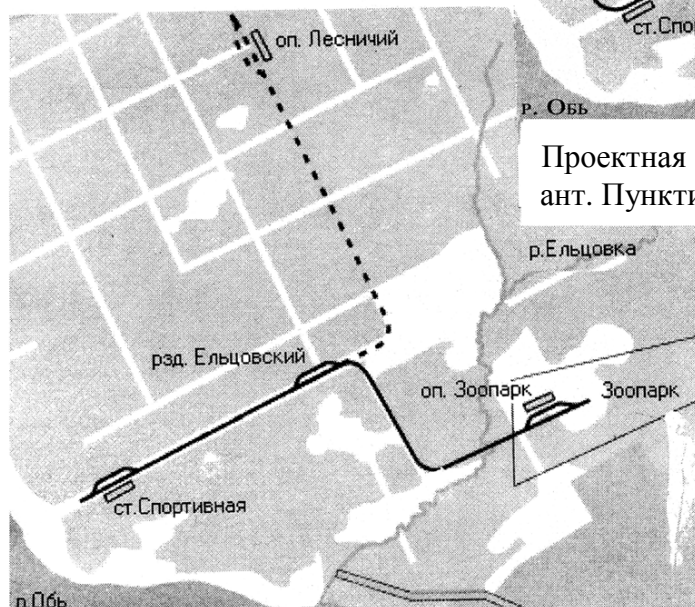


### Детские железные дороги России:

- 1 – Кратовская;
- 2 – Иркутская;
- 3 – Новосибирская /проектные варианты/.



Проектная схема Новосибирской ДЖД. Первый вариант. Пунктиром отмечена вторая очередь ДЖД



Проектная схема Новосибирской ДЖД. Второй вариант. Пунктиром отмечена вторая очередь ДЖД

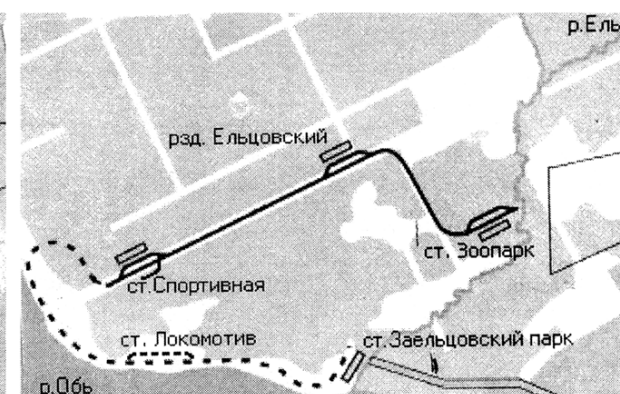


Схема Новосибирской ДЖД. Третий вариант. Пунктиром отмечена вторая очередь ДЖД

открытых бассейна, автогородок для квадрациклов, трек для катания на роликовых коньках и самокатах, две волейбольные площадки и кафе, благоустроен пляж. Новый оздоровительно-развлекательный комплекс вполне может стать излюбленным местом отдыха жителей Новосибирска, и тогда детская железная дорога станет особенно востребованной и посещаемой.

Открытие второй очереди Новосибирской ДЖД состоялось в День железнодорожника, 6 августа 2006 года.

Новосибирская ДЖД на сегодняшний день является одной из лучших по оснащению дорог России, наравне с Иркутской и Кратовской. Вложенные в ее строительство 250 миллионов рублей (около 9 миллионов долларов) не были потрачены зря.

**Н.Я. Крижановская  
Е.Ю. Усачева**

**Детские  
железные дороги  
Украины**

Харьков  
2008 г.

**Крижановская Н.Я., Усачева Е.Ю.**  
**Детские железные дороги Украины –**  
Харьков: ХНАГХ, 2008. – 139 с

Монография посвящена совершенствованию формирования детских железных дорог в Украине с целью создания более комфортных условий отдыха для детей в городской среде. В монографии содержатся сведения по созданию и эксплуатации детских железных дорог в Украине и Ближнем зарубежье. Излагается опыт работы одной из лучших детских железных дорог "Малой Южной" в г. Харькове.

Даны рекомендации по совершенствованию формирования архитектурно-ландшафтной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог. Приведены инновационные проекты рекреационных комплексов сформированных с использованием всех средств ландшафтного дизайна.

Монография предназначена для специалистов, работающих в данной области и студентов архитектурно-строительного профиля.

**Рецензенты:**

Доктор архитектуры, профессор, зав. каф. ДАС ХГТУСА Мироненко В.П.  
Доктор архитектуры, профессор, зав. каф. ИТДАС ХГТУСА Фоменко О.А.

Монография рекомендована к изданию Ученым Советом Харьковской национальной академии городского хозяйства /протокол №6 от 25 января 2008 г./

ISBN 966-695-081-2

© Крижановская Н.Я.,  
Усачева Е.Ю., ХНАГХ, 2008

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Введение</b> .....	4
<b>Раздел 1.</b>	
<b>Особенности формирования детских железных дорог в Украине</b> .....	8
1.1. Развитие формирования детских железных дорог в Украине .....	8
1.2. Опыт эксплуатации Малой Южной железной дороги .....	32
1.3. Детские железные дороги в дальнем и ближнем зарубежье .....	42
<b>Раздел 2.</b>	
<b>Совершенствование формирования рекреационной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог</b> .....	51
2.1. Реструктуризация рекреационной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог .....	51
2.2. Средства ландшафтного дизайна в формировании рекреационной среды для детей .....	72
2.3. Инновационные приемы архитектурно-ландшафтной организации рекреационной среды в зоне влияния детских железных дорог.....	96
2.4. Социально-экономические особенности формирования рекреационной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог .....	124
<b>Заключение</b> .....	135
<b>Литература</b> .....	138

## ВВЕДЕНИЕ

Все большая концентрация людей в городах Украины требует поисков новых форм организации систем рекреации. Наша страна - одна из самых урбанизированных территорий СНГ. Урбанизированные территории составляют 46 % площади страны.

Наиболее высокая доля городского населения в Донецкой, Луганской, Днепропетровской, Харьковской, Киевской областях. Только в пяти городах - миллионерах Украины проживает до 26 % городского населения. Следовательно, в настоящее время основной контингент населения страны проживает в больших, крупных и крупнейших городах и находится в сложной урбанизированной среде со всем спектром негативного воздействия. Для современных городов Украины характерен так называемый "городской климат", который имеет свои негативные параметры: "шумовое загрязнение", "термальное загрязнение", электромагнитные поля и др.

Специфичность образа жизни детей в городе очевидна. Негативное воздействие урбанизированной среды на них велико. Дети в городах в два раза больше, чем в селах, болеют простудными и инфекционными заболеваниями. Значительно выше у них процент токсических, аллергических заболеваний, болезней, связанных с обменом веществ. Городские дети гораздо меньше, чем сельские, находятся в движении. В связи с этим у детей, особенно школьного возраста, часты деформации опорно-двигательного аппарата: сколиоз, плоскостопие. Эти заболевания наблюдаются у 15—30% школьников.

По данным ученых, у 25% детей в больших городах содержание свинца в крови находится на грани предельно допустимой нормы, что является результатом насыщения воздуха выхлопными газами автомобилей. Городская среда становится все более опасной для детей, о чем свидетельствует статистика дорожно-транспортных происшествий. Так, например, ежегодно в Украине получают травмы и погибают около шести тысяч детей. Не менее тревожной является статистика детской и юношеской преступности, в основном вследствие неорганизованной среды досуга в городах. Организация занятости детей в городской среде становится серьезной государственной проблемой, которую в настоящее время многие городские власти недооценивают. В этой связи возрастает значение сферы рекреационного обслуживания в городах. Возникает необходимость создания специальных рекреационных учреждений и центров отдыха с учетом транспортной доступности. С развитием транспортной инфраструктуры мобильность населения в городах Украины значительно выросла и появилась возможность посещения объектов отдыха, расположенных

в разных частях города. Такие объекты, как правило, имеют специфические рекреационные функции.

В этой связи возрастает значение сферы рекреационного обслуживания в городах. Возникает необходимость создания специальных рекреационных учреждений и центров отдыха с учетом транспортной доступности.

Функциональное многообразие видов отдыха должно обеспечиваться независимо от того, живет ли человек в крупном городе или в маленьком поселке. Возможность выбора форм рекреации должна быть составной частью права граждан на отдых, такой же неотъемлемой, как право на труд. Анализ многолетнего опыта создания рекреационной среды показывает, что недооценка комплексного функционально - планировочного подхода к вопросам рекреации оборачивается невосполнимыми экономическими и социально - нравственными потерями. Поэтому система рекреационного обслуживания должна обеспечить возможности для удовлетворения потребностей населения в отдыхе, развлечении, физическом, культурном и эстетическом развитии, профилактике заболеваний, общении с природой и др. Одной из форм осуществления этих функций в городской среде является рекреационная среда. Она должна создаваться для всех категорий населения города, но особенно велико ее значение для гармоничного развития детей.

Организация досуга детей в городской среде — одна из острейших и актуальных задач современности. Эта проблема многоаспектная, она привлекает внимание многих специалистов — социологов и психологов, медиков и педагогов, архитекторов и дизайнеров и т.д.

Во многих странах создаются учебно-экспериментальные центры, своего рода лаборатории по исследованию возможности нейтрализации негативного воздействия городской среды на развитие подрастающего поколения. Выявляются средства благоприятного воздействия на детей, стимулирования их активности и творческих способностей с помощью современных технических устройств и соответствующей организации рекреационной среды.

В пространстве города среда, предназначенная только для детей, локализуется в специальных зонах: детских дошкольных и школьных учреждениях, а также в многочисленных объектах внешкольного обслуживания, предназначенных для организации рекреационной деятельности детей. Рекреационная деятельность детей представляет собой совокупность занятий с целью отдыха или проведения свободного времени, т.е. это время, свободное от занятий бытом, учебной и трудовой деятельностью. Она направлена на развитие физических сил, повышение эмоционального состояния, духовное обновление, развитие личностных качеств.

Важнейшей психологической функцией рекреационной деятельности является игра как органичный элемент отдыха.

Мотивы рекреационной деятельности детей в процессе развития общества почти не меняются. Извечный ее смысл — приобщение через игру к миру взрослых, репетиция будущих отношений в социальной среде — по сути своей остается прежним.

В течение всей истории человечества дети играют, в основном, в одни и те же игры. В античный период одной из любимых игр была игра в мяч, были популярны волчки; в средние века любовь к мячу и волчку сохранилась (эти игрушки популярны и сегодня), но, кроме того, дети ездили на детских экипажах, для них устраивались рыцарские турниры и хороводы. Теперь на смену волчку пришла юла, средневековые экипажи сменились современными средствами передвижения, а рыцарские турниры различными видами приключенческих игр. Изменились и способы производства игрушек, материалы, из которых они изготовлены, их эстетика, но основные мотивы игр остались вне времени.

Все большее значение специалисты придают эстетическому воспитанию детей и подростков, подразумевая под этим воздействие на них не только мира искусства, но и природных форм, красоты быта, гармонии рекреационного пространства. В процессе эстетического воспитания ставится задача научить детей видеть, чувствовать, ценить прекрасное в их предметном окружении.

Специалисты приходят к выводу, что рекреационная среда оказывает существенное влияние на формирование личности ребенка, приобщая его через предметное окружение к системе нравственных и культурных ценностей. Она является наиболее эффективным средством познания окружающего мира, техникой освоения социальных отношений, подготовкой к встрече с жизнью. В рекреационном окружении ребенок лучше усваивает необходимые сведения о жизни, природе, обществе, приобретает самостоятельность и чувство коллективизма, именно здесь у него пробуждаются инициатива, способность к целенаправленному действию, развиваются творческие способности. И, естественно, поэтому предметная среда рекреационных площадок и комплексов должна быть эмоционально насыщенной, информативной, должна подготовить ребенка к восприятию гармонического, развивать его творческие способности, т.е. служить воспитательным целям.

В связи с этим уже сегодня детские рекреационные пространства необходимо рассматривать не только как средство организации отдыха детей, их занятости и удовлетворения разнообразной рекреационной деятельности, а также как предметную среду для обучения, привития детям в непроизвольной



форме определенной суммы знаний, навыков, в том числе способности ориентироваться в городских условиях.

Новые социальные условия в Украине, связанные с периодом к рыночной экономике, требуют переосмысления многих устаревших стереотипов и представлений относительно формирования рекреационной среды для детей.

Расслоение общества, появление потребности в выборе форм отдыха с учетом материальных возможностей и многие другие социальные причины способствуют появлению новых запросов в сфере досуга, что должно найти отражение в проектировании и эксплуатации рекреационных объектов.

Следует совершенствовать традиционные объекты со сложившейся планировочной структурой и искать более эффективные приемы планировки, с более совершенным режимом эксплуатации, соответствующим современным социальным, педагогическим, градостроительным тенденциям. Необходимы новые формы воплощения этих тенденций с изменением функционального содержания объектов рекреации. Расширение функционального содержания рекреационных объектов возможно при условии использования нетрадиционных приемов архитектурно - планировочной и ландшафтной организации объектов отдыха на новой социальной основе с решением всего спектра задач, связанных с их формированием.

Одним из путей нетрадиционного подхода к организации досуга населения в Украине может быть создание объектов нового типа с многоцелевым функциональным назначением, с богатой палитрой различных видов отдыха, соответствующих новым рекреационным запросам.

Таковыми новыми объектами рекреации могут стать детские железные дороги Украины с системой совершенствования рекреационной среды в зоне их влияния.

# РАЗДЕЛ 1. ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ДЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В УКРАИНЕ

## 1.1. Развитие формирования детских железных дорог в Украине

В Украине в настоящее время функционирует 9 детских железных дорог. Они создавались в различные исторические периоды.

- **Днепропетровск**

**Малая Приднепровская детская железная дорога (бывшая Сталинская):**

**Открыта:** 6 июля 1936 года;

**Длина:** 2 км, кольцевая;

**Расположена** в парке им. Глобы (Чкаловский парк);

**1 станция:** Пионерская (ранее были 2 станции: Комсомольская и Пионерская (ранее Жовтенья) **1 платформа** Депо им.Чкалова);

**Искусственные сооружения:** 2 тоннеля, переезд;

**Подвижной состав:** 2 тепловоза ТУ2-134, ТУ2-172, вагоны РАFAWAG. 2- и 4-осные вагоны постройки ДВРЗ, ранее были паровозы ЮП-3-01 и ЮП-4-95 (серии 159).

Инициаторами строительства Днепровской детской железной дороги стала молодежь Днепровского паровозоремонтного завода (ДПРЗ). Днепровские школьники с энтузиастом взялись за проектирование своей дороги, и очень скоро эскизный вариант был готов. Окончательный же проект на основе детских набросков был подготовлен студентами Днепровского института инженеров транспорта (ДИИТ). Весной 1936 года молодежь города на субботниках начала строительство детской дороги.

Главный путь длиной около 2 км окружал пруд и площадку аттракционов в парке имени Чкалова (ныне парк имени Глобы). Частично он прошёл на месте узкоколейки, построенной предпринимателями для обслуживания посетителей Южно-русской областной сельскохозяйственной, промышленной и кустарной выставки 1910 года.

Над прудом, по эстакаде, проходила одна из аллей парка. В насыпи этой эстакады для пропуска линии ДЖД было построено два тоннеля, получившие имена А.С. Пушкина и В.В. Маяковского. На маршруте было две станции - Жовтенья (после войны переименована в Пионерскую).

На обеих станциях были построены деревянные здания вокзалов. На станции Комсомольск в здании вокзала разместилось управление дороги.

Характерная для СССР 1930-х годов общая нехватка узкоколейных локомотивов сказалась и на детской дороге. Получить серийный паровоз для нужд ДЖД не удалось. Единственным реальным выходом из этой ситуации была постройка паровоза своими силами из подручных средств. Эту работу взяла на себя молодежь ДПРЗ. В очень короткие сроки они собрали локомотив из того, что удалось найти: котел взяли от ширококолейного маневрового паровоза, экипажную часть (кроме рамы), цилиндры и движущий механизм - от старого паровоза, списанного с ближайшей узкоколейки. Будку, раму и тендер пришлось изготовить прямо на паровозоремонтном заводе. Построенный паровоз получил обозначение ЮП-3-01 ("Юный Пионер").

Из-за малого радиуса кривых на дороге, придуманной детьми, "стального коня" пришлось оборудовать нехарактерной для отечественных узкоколейных паровозов бегунковой осью - без неё локомотив мог легко сойти с рельсов в кривых. С пассажирскими вагонами в те времена было несколько проще, но и их, из-за нестандартного габарита, пришлось строить по специальному проекту. Шесть деревянных 12-местных двухосных вагонов было построено на субботниках молодежью Днепропетровского вагоноремонтного завода. (Впоследствии вагончики послужили прототипом для подвижного состава Мелитопольской и Ростовской ДЖД. Два из них до сих пор можно увидеть в Днепропетровске.)

6 июля 1936 года состоялось торжественное открытие Малой Сталинской железной дороги - второй ДЖД в СССР после Тбилисской. На момент открытия дорога была оснащена ничуть не хуже самых передовых "взрослых" магистралей. На станции Комсомольск имелся радиоузел, оборудованный патефоном. Юные пассажиры даже могли воспользоваться действующей между станциями телеграфной связью.

Довольно быстро детская дорога была оснащена собственной любительской коротковолновой радиостанцией - предметом восхищения всего населения нашей страны в 1930-е годы. Рядом с депо была организована метеостанция. По отзывам современников, Днепропетровская ДЖД производила куда более серьезное впечатление, нежели ее предшественница - Тбилисская ДЖД.

В 1938 году Малая Сталинская получила в подарок новый паровоз серии 159. Так же, как и первый, самодельный паровоз, он был сразу же переименован в "Юный Пионер" и получил обозначение ЮП-4-12.

Во время Великой Отечественной войны детская железная дорога не работала. За время оккупации Днепропетровская ДЖД была практически уничтожена. Однако в отличие от других детских дорог, сильно пострадавших в годы войны и не возрожденных после Победы, она была восстановлена. Вос-

становлению дороги придавалось особое значение. Его можно смело назвать важной политической акцией с очень большим пропагандистским эффектом. Открытие ДЖД должно было стать видимым примером возвращения города к мирной жизни.

В пути детской железной дороги отсутствовало более 95% рельсов, во многих местах разрушена насыпь, уничтожены почти все водопропускные трубы, полностью сожжены оба вокзала, от здания депо осталась лишь кирпичная коробка без крыши. Уцелели оба тоннеля, но и они требовали серьезного ремонта. Не меньше пострадал и подвижной состав. Паровоз ЮП-3-01 - вероятно, был признан немецкими инженерами непригодным к серьезной эксплуатации. Его фашисты бросили прямо на территории дороги, предварительно изуродовав так, что восстановлению он уже не подлежал. Второй паровоз - ЮП-4-12 серии 159 - был вывезен немцами в неизвестном направлении, и разыскать его следы не удалось. Вагоны с детской дороги также были вывезены. Отступающие в спешке фашистские войска далеко увезти их не успели, и вагоны удалось вернуть на ДЖД. После небольшого ремонта их можно было использовать и дальше.

Восстановительные работы на самой дороге начались в октябре 1944 года. Большей частью приходилось всё строить заново. Но, несмотря на сложности со строительными материалами и рабочей силой (военное время!), работы продвигались очень быстро. Взамен утраченных локомотивов дороге был выделен паровоз серии 159, получивший на дороге обозначение ЮП-4-95. (Этот паровоз проработал на ДЖД до конца 1980-х годов, а последний раз был растоплен в 1996 году, в день 60-летия дороги.

29 октября 1944 года на Днепропетровской детской железной дороге было возобновлено регулярное пассажирское движение. Сложные условия, в которых происходило восстановление дороги, давали о себе знать. К моменту открытия движения на дороге не успели построить капитальные здания вокзалов. Юные железнодорожники вынуждены были заниматься в стесненных условиях депо. Не успели также оснастить дорогу средствами СЦБ, а поэтому сигналы светофора переключались тумблером, независимо от положения стрелок. Только в 1949 году, после сдачи в строй капитального здания вокзала на станции Пионерская дорогу оснастили полуавтоматической блокировкой, на одном из перегонов, и электрожезловой сигнализацией, на остальных двух. На станции имени Чапаева было смонтировано широко применявшееся на "больших" дорогах, но очень необычное для ДЖД устройство - механический жезлообмениватель системы инженера Носоненко. Оно позволяло организовать безостановочный пропуск поездов по станции, что и было вскоре реализовано - в расписании Малой Сталинской появились скорые поезда, проходя-

щие станцию имени Чапаева без остановки. Конечно, в условиях ДЖД жезло-обмениватель был не особенно нужен (при таких габаритах и скоростях можно было передавать жезлы и вручную, даже без помощи жезлоподавателя).

Одновременно с вокзалом на станции Пионерская по всей дороге было построено шесть кирпичных стрелочных постов. В 1954 году на ДЖД поступили два полумягких 36-местных цельнометаллических вагона постройки Днепропетровского вагоноремонтного завода. Они имели электроосвещение и центральное отопление от паровоза, что, вкупе с весьма мягкими зимами, позволило эксплуатировать детскую железную дорогу круглый год. В середине 1950-х годов Днепропетровская ДЖД была единственной, не прекращавшей работать и зимой. И это рассматривалось, как передовой опыт. Инструкторы многих других детских дорог приезжали в Днепропетровск для ознакомления с ним.

В 1957 году вся дорога была оснащена релейной полуавтоматической блокировкой. Еще три года полуавтоблокировка и электрожезловая система продолжали использоваться поочередно, а с 1960 года "жезловка" для организации движения поездов больше не применялась.

В 1958 году на Малой Сталинской началась «дизельная эпоха». Дорога получила свой первый тепловоз - ТУ2-172 и несколько пассажирских вагонов РАФАВАГ. Так как старые и новые вагоны имели разные конструкции сцепных устройств, тепловозы оборудовали сразу двумя типами ударно-упряжных приборов: с одного конца тепловоза - цепным с центральным буфером, для новых вагонов, и винтовой стяжкой с двумя боковыми буферами, для старых - с противоположной стороны.

С конца 1961 года Малая Сталинская железная дорога стала именоваться Малой Приднепровской. В 1972 году из локомотивного депо Таллин - Вяйке на Малую Приднепровскую поступил еще один тепловоз - ТУ2-134. С этого момента паровоз и старые вагоны стали ходить все реже и реже. Большую часть времени они находились в депо, а основную работу выполнял новый подвижной состав.

В 1970-е годы обсуждался проект удлинения кольца ДЖД на юго-восток, на всю территорию парка. Это позволило бы увеличить протяженность дороги до 3-3,5 км. К сожалению, этот проект реализован не был, и по сей день никаких существенных улучшений технического оснащения дороги не было.

В конце 80-х - начале 90-х годов XX века началась реконструкция депо. По проекту старый корпус подлежал сносу, а на его месте планировалось построить новый. Как ни прискорбно, из-за распада СССР и последовавшего за этим кризиса, финансирование работ прекратилось практически сразу после

выполнения первого этапа реконструкции - сноса старого здания. С тех пор весь подвижной состав отстает под открытым небом.

В 1996 году, вскоре после последней растопки в день 60-летия дороги, паровоз был передан в собственность одной из украинских туристических компаний, специализирующейся на организации паровозных ретро - туров. И сейчас паровоз, полвека проработавший на Днепропетровской ДЖД, можно увидеть на узкоколейке в Брошнине, в Выгоде.

В 2001 году днепропетровскими архитекторами был разработан новый проект депо а точнее целого учебно-оздоровительного комплекса на месте бывшего цеха. Комплекс включает в себя собственно депо с мастерскими, большой учебный корпус, летнее кафе и корпус для лечебно-оздоровительных мероприятий. Путь детской железной дороги должен пройти по тоннелю под центральной частью здания. Но реализация этого проекта так и не началась.

В заключение, следует подчеркнуть, что Днепропетровская ДЖД и в 1950-е годы, работала не только летом, но и зимой. Зимний эксплуатационный сезон открывается в конце декабря и закрывается 13 января, одновременно с окончанием зимних каникул. Летний же сезон начинается строго на Пасху и продолжается до конца августа.

- **Донецк**

- Малая Донецкая ж. д. имени В.В. Приклонского.**

- Открыта:** 24 ноября 1936, 19 мая 1972 года;

- Расположена** в парке им. Ленинского Комсомола;

- Длина:** 2,1 км (было 2,9 км);

- 3 станции:** Пионерская, Шахтерская, Победа (закрыта);

- Подвижной состав:** тепловозы ТУ2-023, ТУ2-038, ТУ7-2734, ТУ4-2822, 5 вагонов ПВ51. Ранее были: тепловозы ТУ3-038, ТУ2-040, 7 вагонов РАФАВАГ;

- Сооружения:** локомотивное депо;

- СЦБ:** станционная маршрутно-релейная централизация.

История Донецкой ДЖД начинается с 1972 года, и мало кто знает о том, что на самом деле детская железная дорога появилась в Донецке (тогда еще Сталино) намного раньше. Первые упоминания о ней относятся к 1936-1937 году.

Электрифицированная Малая Южно-Донецкая железная дорога имени С.М. Кирова протяженностью около километра открылась 24 ноября 1936 года. По всей видимости, линия ДЖД была кольцевой, а главная станция находилась на месте нынешнего летнего театра. На дороге курсировало несколько пассажирских электропоездов, по конструкции напоминавших трамвай. К сожалению, просуществовала она очень не долго. Летом 1941 года, с началом

Великой Отечественной войны, дорога была закрыта, в войну разрушена и после Победы не восстанавливалась.

К идее возрождения детской дороги вернулись по прошествии почти тридцати лет. Первоначальным проектом предусматривалось строительство линии протяженностью около 9 км: от центра города до Путиловки. К сожалению, по техническим причинам проект пришлось существенно упростить. В итоге остановились на варианте строительства ДЖД от парка имени Ленинского Комсомола до поселка Ивановка, примыкающего к черте города: При этом, главную станцию - Пионерскую - разбили в парке, а вторую - Шахтерскую - в Ивановке. На обеих станциях было сооружено по две пассажирские платформы и, весьма серьезные по меркам ДЖД, здания вокзалов, а на станции Шахтерская - еще и локомотивное депо для трех тепловозов. Очень удобным для обслуживания ДЖД оказалось и то, что к тупику станции Шахтерская примыкает ширококолейный подъездной путь шахты имени Ф. Кона. Благодаря этому, доставка подвижного состава с детской железной дороги на ремонт в депо и обратно не составляет особого труда.

В таком виде ДЖД и открылась 19 мая 1972 года. На тот момент парк подвижного состава включал тепловозы ТУ2-023, ТУ2-040 и ТУ3-038, а также семь цельнометаллических пассажирских вагонов РАФАВАГ.

Вскоре после открытия Донецкой ДЖД, ее филиалом стала расположенная неподалеку Макеевская ДЖД.

1981 году тепловоз ТУ3-038 был списан. Несколькими годами позже дорога получила еще один тепловоз - ТУ2. По случайному совпадению он тоже имел номер 038. Между 1982 и 1986 годами семь выработавших свой ресурс польских вагонов были заменены пятью отечественными ПВ 51.

Примерно тогда же детская железная дорога была оснащена автоблокировкой с наложением АЛСН на перегоне и маршрутно-релейной централизацией на обеих станциях.

Во второй половине 1980-х годов со стороны станции Пионерская был достроен еще один перегон длиной около 750 м. Эксплуатационная длина Донецкой ДЖД увеличилась почти до 2,9 км. Новая конечная станция Победа размещалась на самом краю парка имени Ленинского Комсомола. Ее тупик упирался в оживленную городскую магистраль - проспект Мира. Вероятно, из соображений экономии, ни вокзала, ни поста дежурного по станции строить не стали, все стрелки станции Победа были включены в систему электрической централизации Пионерской. Даже выходные светофоры Победы были не мачтовыми, как на остальных станциях, а карликовыми. Тем не менее, эта реконструкция была прогрессом. На новом перегоне было оборудовано два не охраняемых переезда с автоматической переездной сигнализацией.

К сожалению, не удалось осуществить вторую часть проекта реконструкции, предусматривающую строительство тоннеля и вагонного депо на перегоне Пионерская-Шахтерская. Следует отметить, что проект был интересен. В подножии прилегающего к линии ДЖД террикона угольной шахты предполагалось соорудить двухпутный тоннель, главный путь которого служил для пропуска поездов, а боковой, тупиковый - для отстоя вагонов. Оба портала планировалось оснастить воротами, как это было сделано на Запорожской ДЖД.

Через несколько лет после открытия нового перегона, в конце 1980-х годов, движение по нему было закрыто - из-за сложной экономической обстановки в стране детская дорога вынуждена была перейти в режим экономии. Лишь в 1995 году ситуация начала улучшаться. Снова открылось движение на перегоне Пионерская-Победа; капитальному ремонту подвергся единственный работоспособный на тот момент тепловоз - ТУ2-023. Но благополучие было недолгим. Уже к началу 2000-х годов руководство Донецкой магистрали потеряло всякий интерес к детской железной дороге. Снова закрылся (и постепенно пришёл в упадок) перегон Пионерская-Победа; прекратила работать автоблокировка на перегоне Пионерская-Шахтерская и электрическая централизация на станции Шахтерская (теперь стрелки переводятся курбелем); многие светофоры были разломаны и разграблены. Очень странно выглядит на станции Пионерская сочетание маршрутно-релейной централизации и не включенных в ее систему ручных стрелок, ведущих в депо. Почти полностью разобран на запчасти тепловоз ТУ2-040.

В те же годы перестал работать и филиал Донецкой ДЖД в Макеевке. В Донецк был перевезен тепловоз ТУ7-2734. В сентябре-октябре 2005 года из Макеевки в Донецк был перевезен и второй тепловоз - ТУ4-2822, но и ему применения, не нашлось.

В 2003-2004 годах окончательно пропала надежда на восстановление перегона Пионерская - Победа - на месте станций Победа построена гостиница "Виктория".

Протяженность линии Донецкой ДЖД вновь составила 2,1 км. При таком отношении местных властей и руководства Донецкой железной дороги нельзя исключить возможности закрытия этой ДЖД в ближайшем будущем, что совершенно недопустимо.

- **Запорожье**

**Запорожская детская железная дорога имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта П.Р. Поповича.**

**Открыта:** 19 мая 1972 года;



**Длина главного пути:** 8,6 км;

**Полная эксплуатационная длина:** 9,4 км;

**1 станция и 7 пассажирских платформ;**

**Искусственные сооружения:** тоннель длиной 80 м;

**Подвижной состав:** тепловозы ТУ7А-3108, ТУ2-136, ТУ2-144, вагоны ПВ51, 1 грузовая платформа; ранее были паровоз К-4-456, тепловоз ТУ2-077, 10 вагонов РАFAWAG, 1 грузовая платформа.

Проектирование детской железной дороги было поручено молодым сотрудникам проектных институтов Промстройпроект и "Титан". К концу ноября 1972 г. проект дороги в целом был готов. Параллельно шли и подготовительные работы на площадке будущей ДЖД.

В феврале 1972 года насыпь была уже почти готова. Строили ее на субботниках школьники и молодежь города. Вполне в духе 1970-х годов Горком комсомола объявил месячник по сбору металлолома для приобретения рельсов. Запорожские школьники собрали его более полутора тысяч тонн – количество, поражающее воображение. Весь собранный металлолом пошел на "пионерскую плавку", а вырученные средства действительно были направлены на нужды строительства ДЖД.

В марте 1973 года молодежь города, под руководством специалистов Запорожской дистанции пути, приступили к укладке верхнего строения пути. Тогда же началось строительство вокзала и двухстойлового локомотивного депо размером 50x12 м. К середине мая все строительные работы были закончены. На этот момент было уложено 3,46 км пути на песчаном балласте, устроено три станции: Жовтневая (в переводе с украинского - Октябрьская), Спортивная, Юные Чапаевцы и одна промежуточная платформа Пионерская.

Станция Жовтневая получила свое название по имени района города, где она располагалась, станция Юные Чапаевцы - в честь одноименной молодежной диверсионно-разведывательной группы, действовавшей в тылу врага на острове Хортица на Днестре (ныне в черте города Запорожья). Третья станция получила название Спортивной, потому что рядом с ней планировалось построить большой детский спортивный комплекс. (К сожалению, эти планы так и не были реализованы).

На детскую железную дорогу были доставлены тепловоз ТУ2-077 (работавший с 1957 по 1966 год на Рижской ДЖД), паровоз К4-456 (проект Ш4), подаренный дороге коллективом Запорожского электровозоремонтного завода и пять цельнометаллических пассажирских вагонов РАFAWAG.

Торжественное открытие первой очереди Запорожской детской железной дороги состоялось 19 мая 1972 года. На митинге присутствовало руководство Приднепровской железной дороги. Ровно в 14 часов со станции Жовтневая

отправился первый поезд. Вел его юный машинист, ставший впоследствии начальником локомотивного депо Запорожье-П.

На дороге было пущено два состава со скрещением по станции Спортивная. Но, поскольку на момент открытия дороги никаких средств СЦБ на перегонах смонтировано не было, организация движения поездов осуществлялась лишь по телефонной связи. Несколько позже была внедрена электрожелезнодорожная система.

Детская железная дорога расположилась, хоть и в промышленном районе города, но на живописном берегу Гребного канала. Главная станция ДЖД - Жовтнева - находится всего в пяти минутах ходьбы от вокзала Запорожье-1 и остановки общественного транспорта. Потому очень скоро дорога стала излюбленным местом отдыха горожан. Уже за первые шесть месяцев с момента открытия по ней было перевезено более 57 тысяч пассажиров. В 1973 году эта цифра удвоилась. Увеличилось и количество юных железнодорожников. Если в 1972 году на ДЖД занималось лишь 50 детей, то с 1973 года их количество превысило 900 (а на сегодняшний день – более 2 тысяч). Осуществлялись работы по реконструкции депо.

Возникла необходимость замыкания линии ДЖД в кольцо с целью исключения операций по обгону и перецепке локомотива, а значит повышению безопасности работы. В то же время такое решение практически полностью исключило бы маневровую работу - важную составляющую учебно-практического курса. Но, при проектировании второй очереди был найден компромисс - линия ДЖД замыкалась, но конечная станция оставалась тупиковой. В процессе проектирования было найдено очень интересное решение: на примыкающем к станции Жовтнева полуторакилометровом участке параллельно было проложено два пути - один вел на кольцо, другой - обратно. И хотя этот участок нельзя в полной мере назвать двухпутным (фактически это было два независимых подхода к станции Жовтнева), визуально создавалась иллюзия двухпутной магистральной железной дороги. (Последующая многолетняя практика показала правильность этого решения. В дни обращения на дороге двух составов они встречались именно на этом участке, что вызывало неопишуемый восторг, как у пассажиров, так и у самих юных железнодорожников.)

В мае 1974 года под руководством специалистов 5-й и 14-й дистанций пути Запорожского отделения Приднепровской дороги молодежь города приступила к укладке пути второй очереди ДЖД. Но если при строительстве первой очереди использовались легкие рельсы типа Р24 (лишь в некоторых местах Р33), с трудом выдерживающие тепловоз ТУ2, то при строительстве второй очереди решено было применить более тяжелые рельсы марки Р43. На

новом участке было дополнительно сооружено три остановочных пункта, еще одна платформа была построена на действующем участке первой очереди. Станцию Юные Чапаевцы решено было переименовать в станцию 30 лет Победы, а название Юные Чапаевцы присвоить следующей за ней платформе. Остальным же платформам были присвоены названия Обелиск Славы (позже - Обелиск), Комсомольская, Гребной канал.

В том же 1974 году детская железная дорога получила в свое распоряжение еще один тепловоз ТУ2 пять пассажирских вагонов РАФАВАГ и две грузовые платформы. Платформы периодически использовались не только для хозяйственных поездов, но и для коммерческих грузовых перевозок - в дни соревнований на гребном канале детская железная дорога использовалась для доставки спортивного инвентаря.

Торжественное открытие второй очереди детской железной дороги состоялось 17 мая 1975 года. Но к этому моменту не были готовы еще постройки на новых станциях. Их сооружение началось лишь в августе 1975 года и завершилось к 10 мая 1976 года. Тогда же были построены и новые капитальные здания на станциях первой очереди (кроме Жовтневой). Помимо технического усовершенствования дороги развивалась и культурная сфера. В дополнение к духовому оркестру в 1974-1975 годах на дороге появился вокально-инструментальный ансамбль, кино- и фотокружок, кружок железнодорожного моделизма, несколько спортивных секций.

В сентябре 1976 года на станции Жовтневая Запорожской ДЖД открылся зооуголок с клетками для зверей и редких птиц, привезенных из заповедника Аскания-Нова. С годами этот зооуголок превратился в настоящий большой зоопарк, до сегодняшнего дня - единственный в Запорожье. Причем, дети принимают самое активное участие в уходе за его питомцами.

18 марта 1977 года Совет юных железнодорожников Запорожской ДЖД обратился к дважды Герою Советского Союза лётчику-космонавту Павлу Поповичу с просьбой дать разрешение на присвоение его имени детской железной дороге. Через некоторое время согласие было получено, но на преодоление бюрократических препятствий ушло несколько месяцев. Лишь 28 декабря 1977 года Запорожской ДЖД решением обкома ЛКСМУ официально было присвоено имя Павла Романовича Поповича.

В самом конце 1970-х годов вторые пути на станциях Спортивная и 30 лет Победы были демонтированы. Фактически они стали платформами, но еще несколько лет по традиции продолжали именоваться станциями. (Сейчас о существовавшем когда-то путевом развитии напоминает лишь полуразрушенная вторая платформа на Спортивной и выходной светофор на 30 лет Победы, стоящий теперь против направления движения поездов.) Тогда же доро-

га была оснащена полуавтоматической блокировкой, а локомотивный парк ДЖД пополнился ещё одним тепловозом ТУ2.

В 1982 году Запорожская ДЖД стала лауреатом премии Ленинского комсомола. Но и эта награда была не единственной у Запорожской ДЖД. Она неоднократно становилась победителем всесоюзных конкурсов ДЖД и обладателем звания "Правофланговая ДЖД". Многие воспитанники Запорожской ДЖД были удостоены медалей и дипломов ВДНХ.

В 1983-84 годах началось переоснащение дороги. Взамен изношенных вагонов РАФАВАГ дорога получила несколько новеньких пассажирских вагонов ПВ51. Впоследствии, все польские вагоны были выведены из эксплуатации. Часть из них сняли с тележек и еще несколько лет использовали в качестве складских помещений зооуголка на станции Жовтневая, а два были отправлены на Евпаторийскую ДЖД.

Летом 1984 года на станции Жовтневая был сдан просторный четырехэтажный учебно-лабораторный комплекс. В нем разместились помещения для работы существующих кружков и открылись новые - танцевальный, хоровой и т.д. В оформлении интерьеров учебного корпуса принимал участие народный художник Украины Владимир Симчук.

В самом конце 1980-х годов началось строительство микрорайона Южный. У местных властей стали зреть планы закрытия ДЖД, но энтузиастам удалось отстоять свое детище. По плану одна из улиц и трубопроводы, связывающие новый микрорайон с остальной частью города, должна была пересечь линию ДЖД между станцией Жовтневая и платформой имени Володи Литяги. Из соображений безопасности от сооружения переезда отказались, а улицу решили пропустить над линией ДЖД.

В 1990 году рядом с локомотивным депо был отсыпан искусственный холм, в основании которого прорыт тоннель длиной 80 м, а поверху проложена автомобильная дорога. На обоих порталах тоннеля установлены металлические ворота, а сам тоннель используется для ночного отстоя состава. Так были решены сразу три проблемы - создание транспортного коридора до нового микрорайона, обеспечение сохранности подвижного состава и повышение интереса детей к ДЖД.

В середине 1990-х годов Запорожская ДЖД получила в свое распоряжение еще один тепловоз – ТУ7А-3108, ставший на сегодняшний день основным локомотивом.

Весной 2002 года, к 30-летию Запорожской ДЖД, была проведена реконструкция всей дороги. Во многих местах был переложен путь, полностью заменены платформы на большинстве остановочных пунктов, отремонтированы станционные постройки. К сожалению, в том же году дороге пришлось рас-

статься с тепловозом ТУ2-077, открывавшим движение по ней 30 лет назад. За годы эксплуатации тепловоз успел полностью износиться, и его восстановление стало экономически нецелесообразно. После его списания локомотивный парк Запорожской ДЖД составляет два тепловоза ТУ2 с электропередачей и один тепловоз ТУ7А с гидравлической передачей.

В 2004 году из-за неисправности рельсовых цепей и необходимости больших финансовых вложений в их проверку и ремонт руководство ДЖД вынуждено было отказаться от использования на перегоне полуавтоматической блокировки. Движение поездов снова осуществляется по жезлам. Безусловно, это большой шаг назад, но остается надеяться, что в ближайшем будущем проблема будет решена.

Следует отметить, что Запорожская ДЖД - одна из немногих детских дорог, движение поездов по которой продолжается и зимой.

Здесь постоянно ведутся поиски по улучшению организации отдыха детей в зоне влияния железной дороги. Целенаправленно осуществляется профориентационная работа со школьниками.

- **Киев**

- Малая Юго- Западная железная дорога.**

- Открыта:** 2 августа 1953 года;

- Длина:** 2,8 км;

- Расположена** в ПКиО "Сырецкий" (ПКтаВ "Сирецкий");

- 3 станции:** Пионерская, Яблонька, Вишенка (бывшая Техническая);

- Искусственные сооружения:** виадук высотой 19,6, длиной 100 метров;

- Подвижной состав:** паровоз Гр-336 (ЮП-336), 2 тепловоза ТУ7А-3192, ТУ7А-3197, 4 вагона РАFAWAG. Ранее были: тепловозы ТУ 1-001 и ТУ2-021, шесть деревянных пассажирских вагонов;

- СЦБ и связь:** двухсторонняя полуавтоматическая блокировка, телефонная и диспетчерская связь между станциями, станции радиофицированы.

Впервые идея строительства детской железной дороги возникла еще в 1935-1936 годах. После опубликованного 8 октября 1935 году в газете "Пионерская правда" призыва тифлисских юных железнодорожников последовать их примеру проекты подобных дорог появлялись по всей стране. Не стал исключением и Киев. Проект предусматривал строительство трехкилометрового пути, двух станций, депо, водонапорной башни, двух мостов и тоннеля. Парк подвижного состава должен был состоять из паровоза, тепловоза, электровоза и девяти вагонов различных типов. Интересной особенностью этого проекта была его комплексность. Помимо детской железной дороги планировалось построить образцово оборудованные детские шоссеобразные дороги и небольшой



детский речной порт с примыканием ДЖД. К сожалению, эта великолепная идея так и не была реализована.

Второй раз идея строительства Киевской детской возникла уже после войны. Ее обсуждение началось летом 1950 года. Дорогу предлагалось построить на окраине города, на пустыре в районе печально известного Бабьего Яра, во время войны ставшего местом гибели сотен тысяч киевлян, ополченцев и советских военнопленных. Не в последнюю очередь именно такое мрачное соседство привело к тому, что споры о месте строительства ДЖД продолжались в течение двух лет. Только в 1952 году было принято окончательное решение о начале строительства ДЖД.

Сооружение дороги велось методом народной стройки. В нем принимали участие железнодорожники Киевского узла, рабочие и служащие промышленных предприятий города, студенты институтов, учащиеся техникумов и школ. Много сделали для ДЖД курсанты Киевской технической школы, Святошинской школы паровозных машинистов, учащиеся строительного техникума МПС. Подготовкой шести деревянных пассажирских вагонов занялся коллектив Киевского вагоноремонтного завода, а рабочие паровозного депо Киев-Пассажирский переоборудовали для детской дороги паровоз Гр-336. По краю ходового мостика были установлены перила, а на крыше паровозной будки – световой фонарь как на магистральных ширококолейных паровозах. Поменялось также и обозначение паровоза: из Гр-336 он был переименован в ЮЗ-336 (Юный Зализничник - Юный Железнодорожник), а впоследствии в ЮП-336 (Юный Пионер).

К открытию дороги была построена петля длиной 1,9 км. В том месте, где сходились обе ее ветви была сооружена станция Техническая. Помимо одного главного пути на ней имелся обгонный путь и один тупик со смотровой канавой. На самой же петле имелось две платформы без какого бы то ни было путевого развития, но, тем не менее, гордо именовавшиеся станциями - Спортивная (к началу 1960-х годов переименованная в Яблоньку) и Пионерская. Последняя из них считалась главной станцией ДЖД.

2 августа 1953 года, в День железнодорожника, по Малой Юго-Западной прошел первый поезд.

Но это было лишь открытие первой очереди Киевской ДЖД. В день первой годовщины Малой Юго-Западной, протяженность детской железной дороги увеличилась более чем в полтора раза.

В этот же период был сооружен виадук для пропуска линии второй очереди через овраг. Это было грандиозное инженерное сооружение. Его длина составляет около 100 м, а высота 19,5 м - почти с пятиэтажный дом.

## Киев



## Луцк



## Львов



## Планировочная структура детских железных дорог

Условные обозначения:

———— - пути Д.Ж.Д.

- - - - - участок пути, существовавший с 1954 до конца 1960-х

———— - участок пути построенный в ходе реконструкции



С открытием нового участка увеличилось и количество станций. К существовавшим ранее станциям добавилась новая — Комсомольская. На ней не было разворотного треугольника, из-за чего паровоз так и продолжал ходить через рейс тендером вперед. В остальном же путевое хозяйство Киевской ДЖД той поры можно считать образцовым. На пути имелась разметка, выполненная в соответствии со всеми требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог и Инструкции по сигнализации. Кроме пикетных и километровых столбов были установлены даже указатели уклонов и радиусов кривых, знаки начала и конца торможения.

Движение по дороге осуществлялось по электрожезловой системе. На станции Пионерская - главной станции ДЖД - был установлен семафор с компенсатором и тросовым дистанционным приводом из помещения дежурного по станции.

В конце 1950-х годов дорога получила в свое распоряжение ТУ 1-001 - один из двух построенных тепловозов этой серии, послужившей прототипом для ТУ2. А несколькими годами позже ещё один тепловоз - ТУ2-021. Примерно тогда же старые деревянные вагоны были заменены цельнометаллическими вагонами РАFAWAG.

В конце 1960-х годов началась застройка района Волейкив. В связи с этим встал вопрос о необходимости переноса детской железной дороги. Проект новой линии, в районе ВДНХ, не нашел поддержки у местных властей, поскольку для его реализации потребовалась бы вырубка 1400 деревьев, что для города было недопустимо. И тогда было принято решение о сохранении ДЖД на прежнем месте, но со значительным укорачиванием. Не позднее 1972 года (а скорее всего - еще до 1969 года) участок линии от виадука до станции Комсомольская и сама Комсомольская были разобраны, а на их месте построена больница. Аллею, по которой проходила ДЖД и фрагменты ее насыпи до сих пор можно увидеть на территории больницы. Оставшийся участок пути сразу за мостом замкнули в кольцо. В этом месте образовался короткий, но весьма ощутимый уклон. Протяженность линии сократилась до 2,8 км. При этом движение поездов осуществлялось как по большому, так и по малому кольцу. В 1986 году движение поездов по малому кольцу было закрыто, а путь использовался только для отстоя подвижного состава.

В середине 1980-х годов началось обновление парка подвижного состава Киевской ДЖД. Дорога получила четыре пассажирских вагона ПВ51. Но, из-за слишком низкого уровня комфорта в сравнении с вагонами РАFAWAG, новые прослужили не долго. В 1991 году с Камбарского завода прибыло два тепловоза ТУ7А (номера 3192 и 3197). При этом на тепловозе ТУ7А-3192 обнаружился заводской дефект дизеля, из-за чего тепловоз несколько лет простоял

на запасных путях. В 1992 году тепловоз ТУ 1-001 выполнил свой последний рейс и тоже встал на прикол.

В 1993 году в связи с социальными экономическими особенностями развития Украины, Киевская ДЖД из-за недостаточного финансирования оказалась на грани закрытия. Штатное расписание сократилось до трех человек. Только благодаря усилиям начальника дороги и энтузиазму оставшихся инструкторов ее удалось спасти от закрытия. Через некоторое время работавший со дня открытия дороги паровоз Гр-336 был выкуплен фирмой «Джерело» для катания иностранных туристов, что совершенно недопустимо.

В новогоднюю ночь 31 декабря 1998 года на станции Пионерской произошел пожар, в результате которого полностью были уничтожены станционные постройки - деревянный вокзал 1950-х годов.

В 1999 году была разобрана станция Яблонька и сдан в металлолом уникальный тепловоз ТУ 1-001, который так и не удалось сохранить для истории. Зимой 1999-2000 годов "охотники за цветными металлами" добрались и до тепловоза ТУ2-021, почти полностью разграбив его.

Лишь в 2001 году "черная полоса" для Киевской ДЖД закончилась, и дела постепенно наладились. Удалось восстановить ТУ2-021, в обслуживающее тепловозы ДЖД локомотивное депо Дарница был доставлен резервный тепловоз ТУ2-165, который и сейчас стоит на ширококолейной платформе. К началу сезона 2001 года была восстановлена станция Яблонька, на станции Техническая (переименованной в Вишенку) началось строительство депо. В 2002 году вновь открыто движение по малому кольцу после его реконструкции. Весной 2003 года началось строительство капитального здания вокзала на станции Пионерская.

В мае 2005 года, во многом благодаря усилиям бывшего юного железнодорожника 1950-х годов Анатолия Стеценко, на Киевскую ДЖД вернулся паровоз Гр-336. Тот самый, что открывал движение здесь более полувека назад. Он прошёл серьезный ремонт в локомотивном депо Щорс, в ходе которого, кроме всего прочего, приобрёл очень необычную для паровозов ярко-красную раскраску.

Сейчас паровоз используется в регулярном пассажирском движении по выходным и праздничным дням.

- **Луцк**

**Открыта** 8 ноября 1954 года;

**Расположена** вдоль речки Сапалаевки;

**Длина** 1,5 км;

**Остановочные пункты:** 2 станции (Росинка, Водограй);

**Подвижной состав:** тепловоз ТУ2-097, ТУ7А-3094,2 вагона РАFAWAG. Ранее были: паровозы 11-751, К4-614, тепловозы ТУЗ-033, ТУ2-149.

Строительство малой Луцкой железной дороги началось в 1952 году, но вскоре было приостановлено из-за отсутствия финансирования. Несмотря на это, в городе продолжали работать кружки юных железнодорожников. В сентябре-октябре 1954 года более 10 тысяч школьников и молодежи приняли участие в субботниках на строительстве детской дороги. Активное участие в ее строительстве приняли сотрудники и юные железнодорожники другой детской дороги - Малой Ровенской.

К моменту открытия дороги в небольшом парке на берегу реки Сапалаевки было проложено полтора километра пути с двумя станциями на концах: Луцк-Пионерская и Молодогвардейская. На главной станции (Луцк-Пионерская) было возведено двухэтажное кирпичное здание вокзала, сохранившееся до сегодняшнего дня. На первом этаже его разместились технические кабинеты, а на втором - кабинеты начальника дороги, дежурного по станции и диспетчера. Здание стоит на высоком склоне, поэтому со стороны города виден только верхний этаж. Соответственно, входя в вокзал со стороны города, пассажиры сразу попадают на второй этаж. Из расположенного на нем зала ожидания на платформу ведут две красивые лестницы по обе стороны фасада.

8 ноября 1954 года в 12 часов 20 минут, под звуки духового оркестра, со станции Луцк-Пионерская отправился первый поезд. Вел его юный машинист, ученик 8 класса железнодорожной школы № 38.

Вскоре после открытия дороги несколько тяжеловесное название станции Луцк-Пионерская было заменено более простым - Пионерская.

На момент открытия дорога располагала двумя четырехосными деревянными пассажирскими вагонами (один - с открытой площадкой, другой - с закрытыми тамбурами), одной четырехосной грузовой платформой и одним локомотивом 11-751.

В 1962 году деревянные пассажирские вагоны были заменены двумя цельнометаллическими вагонами РАFAWAG. В 1970-1971 году начался перевод Луцкой ДЖД с паровой тяги на тепловозную. Дорога получила свой первый тепловоз - ТУЗ-033. И уже в 1972 году он стал основным локомотивом, а паровоз был списан. Но проработал ТУЗ на Луцкой ДЖД недолго. Вскоре дорога получила второй тепловоз - ТУ2-149. Некоторое время дорогу обслуживало два тепловоза, но уже в 1976 году ТУЗ-033 был списан, а ТУ2-149 в одиночку продолжал водить поезда до 1998 года. В настоящее время поезда водит тепловоз ТУ2-097, приписанный к депо Ковель.

До 1975 года движение поездов на Луцкой ДЖД осуществлялось по электрожелезнодорожной системе. В качестве сигнальных устройств использовались семафоры. Все стрелки на обеих станциях ручные безбалансирные, оснащены замками Наталевича, обеспечивающими ключевую зависимость стрелок и сигналов. С 1975 года на смену семафорам пришли светофоры, на перегоне смонтирована полуавтоматическая блокировка. В 1997 году введена в действие поездная радиосвязь.

В 1992 году станции детской железной дороги переименованы: Пионерская в Росинку, Молодогвардейская в Водограй (что в переводе на русский язык означает Водопад).

К сожалению Луцкая ДЖД расположена в зоне затопления речки Сапалеевки. После продолжительных дождей уровень воды в реке повышается, и пути ДЖД оказываются под водой. В этих случаях движение поездов отменяется.

#### • Львов

**Открыта** 18 мая 1951 года;

**Расположена** в Стрыйском парке;

**Длина** 1.2 км (ранее 1.85 км);

**2 станции:** Паркова, Сонячна (ранее именовались Комсомольская, Пионерская); до 1976 года была третья станция Детский городок;

**Подвижной состав:** тепловозы ТУ2-087, ТУ3-039,4 вагона РАФАВАГ, крытый грузовой вагон. Ранее были: паровоз К4-027, тепловоз ТУ3-040,4 двухосных деревянных пассажирских вагона, 3 грузовых вагона;

**СЦБ и связь:** полуавтоблокировка, ключевая зависимость стрелок и сигналов.

Строительство детской железной дороги началось по инициативе управления Львовской железной дороги при поддержке городских и областных властей. Проектированием дороги занимался трест Дорпроект Львовской ж. д. Строительство дороги велось очень быстрыми темпами методом народной стройки.

При строительстве дороги использованы остатки существовавшей на этом месте, еще во времена Австро-Венгрии, парковой узкоколейной железной дороги, проходившей по территории так называемой Восточной ярмарки. До сих пор на станциях детской железной дороги можно увидеть австрийские стрелочные переводы начала века с очень необычными для наших железных дорог острьяками и безбалансирными стрелочными станками.

На момент открытия протяженность дороги составляла 1.85 км. Имелось три станции - Комсомольская, Пионерская и Детский городок (Комсомольська, Піонерська, Дитяче містечко).

В начале 60-х годов на станции Комсомольская было возведено локомотивное депо на три стойла с хорошо оснащенными мастерскими. В 1976 году в связи с реконструкцией Стрыйской улицы были разобраны станция Детский городок и прилегающий к ней перегон, что значительно ухудшило организацию отдыха детей. Протяженность детской железной дороги при этом сократилась до 1.2 км. Решение об укорачивании детской железной дороги было несколько поспешным и необдуманным. Даже после расширения улица Стрыйская проходит в десятке метров от бывшей насыпи ДЖД, а из тупика станции Сонячна хорошо видна парковая аллея, идущая как раз по этой насыпи. Вероятно, при желании можно было найти какое-то компромиссное решение, позволявшее и расширить улицу, и сохранить прежнюю длину ДЖД.

После распада СССР станции ДЖД были переименованы Комсомольская в Паркову (Парковую), а Пионерская - в Сонячну (Солнечную).

В первые годы работы детской железной дороги парк подвижного состава был представлен одним паровозом К4-027, четырьмя двухосными деревянными пассажирскими и тремя грузовыми вагонами.

В конце 60-х - начале 70-х годов подвижной состав дороги был обновлен - ДЖД получила в свое распоряжение новые цельнометаллические вагоны РАFAWAG и тепловозы ТУ2-087, ТУ3-039, ТУ3-040. На детской дороге тепловоз ТУ2-087 получил весьма необычное оформление, сделанное по мотивам стандартной раскраски первых выпусков ширококолейного электровоза ВЛ8.

Некоторое время в середине 80-х годов на Львовской ДЖД применялась несколько необычная технология вождения поездов. К поезду с обоих концов прицеплялось по тепловозу ТУ3 и с конечной станции поезд возвращался без обгона локомотива.

В 1989 году тепловоз ТУ3-040 был списан, и сегодня ТУ3-039 остался единственным на территории бывшего СССР тепловозом этой серии, эксплуатация которого продолжается до сих пор. Осознавая уникальность этой машины, руководство детской железной дороги уделяет особое внимание ее сохранности. В настоящее время ТУ3-039 используется лишь в особых случаях - по праздникам и по спецзаказам. В основном для вождения поездов используется ТУ2-087.

- **Ровно**

**Ровенская детская железная дорога:**

**Открыта** 9 мая 1949 года;

**Полная эксплуатационная длина:** 2.5 км;

**Длина главного пути:** 2 км;

**2 станции:** Партизанская и Озерная;

**Расположена** на берегу реки Устья;

**Подвижной состав:** тепловоз ТУ2-137,2 вагона Рапига, 2 грузовые платформы. Ранее были: паровозы Н.1476, Н.1572 и К4-471, тепловоз ТУ3-034, 2 деревянных пассажирских вагона;

**Искусственные сооружения:** мост, путепровод, водопропускная труба;

**СЦБ и связь:** полуавтоблокировка, локомотивная радиосвязь, стрелочная, межстанционная связь.

Проектирование дороги началось в 1948 году. Строительство ее вели путейцы ПЧ-7 Ковельской железной дороги, которым на воскресниках помогали жители города. Торжественное открытие Малой Ровенской железной дороги состоялось 9 мая 1949 года. Линия ДЖД с двумя тупиковыми двухпутными станциями проходит по левому берегу реки Устья. Станция Партизанская расположена в самом центре города, вблизи моста, по которому главная улица Ровно - Соборная - пересекает реку. Вторая станция - Озерная (до 1991 года - Пионерская) - на берегу озера Басов Кут. Управление дороги размещается на станции Партизанская.

На маршруте детской железной дороги имеется несколько искусственных сооружений - мост, водопропускная труба. Подвижной состав дороги в год открытия включал паровоз Н.1572 (Коломенский завод, тип 86), два деревянных пассажирских вагона III класса постройки Коломенского завода и две грузовые платформы. В 1957 году на смену Н.1572 пришел паровоз К 4-471, полученный с Карагандинской узкоколейки МПС.

В 1973 году подвижной состав дороги был обновлен - получены тепловоз ТУ3-034 и цельнометаллические пассажирские вагоны РАFAWAG (1960 года выпуска). Паровоз К4-471 сдан в металлолом, деревянные пассажирские вагоны - списаны и разобраны.

В 1982 году с Гайворонского тепловозоремонтного завода получен тепловоз ТУ2-137 (1957 года выпуска), а выработавший свой ресурс ТУ3-034 вместе с двумя вагонами РАFAWAG передан в распоряжение лагеря отдыха детей железнодорожников «Экспресс». Сейчас в этих вагонах оборудованы учебные классы.

В настоящее время подвижной состав дороги включает в себя тепловоз ТУ2-137, 2 вагона РАFAWAG (состав «Юний залізничник») и 2 грузовые плат-

формы. К открытию в 1949 году перегон ДЖД оборудовали электрожелезнодорожной системой, обустроили межстанционную, стрелочную связь и дикторское вещание на станциях. В 1970 году устройства СЦБ и связи модернизированы - построены релейная полуавтоматическая блокировка, межстанционная, диспетчерская, стрелочная телефонная связь, локомотивная радиосвязь, станции радиофицированы.

Эксплуатационный сезон - с начала мая по конец августа. В этот период движение поездов осуществляется по субботам, воскресеньям и праздничным дням. Отправление первого поезда со ст. Партизанская в 11:00 и далее каждый час, до 18:00. С начала октября по конец апреля юные железнодорожники, сформированные в две единые смены, проходят обучение специальностям. В планах руководства дороги строительство локомотивного депо.

- **Ужгород**

**Малая Львовская (Закарпатская, Ужгородская детская) железная дорога:**

**Открыта:** в 1947 году;

**Длина:** 1.2 км;

**Расположена** - начинается от Театральной площади (за концертным залом), проходит через Ботанический сад, заканчивается в городском парке;

**2 станции:** Молодежная, Парк;

**Подвижной состав:** тепловоз ТУ2-018, 2 пассажирских вагона ПВ51. Ранее были: паровозы 490.037, К4-452, ЮЗм-336, тепловозы ТУ2-074, ТУЗ-042, вагоны Пафаваг, 1 грузовой вагон.

Детская железная дорога в Ужгороде была построена в 1947 году. Путь ДЖД проходит по правому берегу реки Уж. Начинается она на Ботанической (в те годы Пионерской) набережной, прямо за городским концертным залом, проходит по краю ботанического сада и заканчивается в городском парке, где находится станция Парк. Главная станция, на которой размещается управление дороги и учебные классы, находится у концертного зала и именовалась в те годы Сталинской.

При строительстве ДЖД широко применялся путевой материал с других узкоколеек Закарпатья, построенных еще во времена Австро-Венгрии. До сих пор на станциях детской железной дороги можно увидеть австрийские стрелочные переводы начала века с очень необычными для наших железных дорог остряками и безбалансирными стрелочными станками.

Почти каждую весну пути ДЖД затапливало во время половодья. Для предотвращения оползней во время ливней и наводнений, рядом со станцией Сталинской имелась подпорная стена длиной около 50 метров. Из-за тесноты

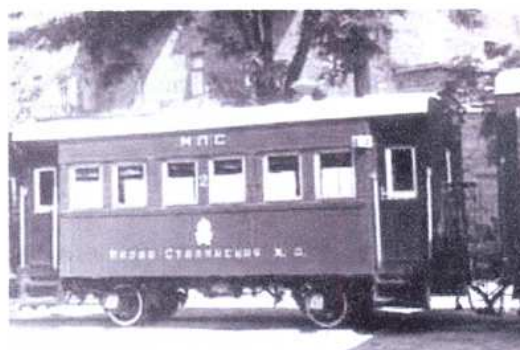
## Ровно



## Ужгород



Паровоз ЮП-4-95 в Выгоде.  
Фото из А. Порева, 29 июня 2004 года.



Двухосный пассажирский вагон.  
Фото из личного архива А.К. Филиппова, П.А. Стрелкова, 1957 год.

## Планировочная структура детских железных дорог. Характеристика транспортных средств.

Условные обозначения:

- - пути ДЖД.
- - - - - участок пути, существовавший с 1954 до конца 1960-х
- - - - - участок пути построенный в ходе реконструкции



на набережной не удалось построить обгонный путь непосредственно у перрона станции Сталинская. В результате, сама пассажирская платформа находится у тупика, а обгонный путь сделан примерно в 100 метрах от перрона (см. схему путевого развития). В связи с этим весьма необычна и технология маневров на станции. В 50-е годы поезд с пассажирами останавливался на двухпутном участке станции, локомотив обгонял состав, после чего осаживал его вагонами вперед до пассажирской платформы. Высадка пассажиров из поезда осуществлялась после завершения маневров. Впоследствии, из соображений безопасности, отказались от выполнения до высадки пассажиров. Теперь после прибытия поезда на станцию и высадки пассажиров, локомотив без отклонения по стрелкам, по главному пути, осаживает состав на двухпутный участок станции.

Первые годы существования Ужгородской ДЖД по ней курсировал поезд из трофейного паровоза 490.037 венгерской постройки (0-4-0, MAVAG, Будапешт, 1942, фаб. номер 5258) и нескольких деревянных двухосных вагонов с открытыми тормозными площадками.

В те годы движение поездов на перегоне осуществлялось по электрожелезнодорожной системе. А на станции была организована ключевая зависимость стрелок и сигналов. В качестве сигнальных устройств использовались семафоры.

По четвергам на детской железной дороге проводились учения для отработки действий всех служб ДЖД в различных нестандартных ситуациях: при выходе из строя электрожелезнодорожной системы, при перерыве всех видов связи, при обнаружении неисправности пути, требующей остановки поезда и т.д.

В середине 50-х годов старый подвижной состав детской железной дороги был списан, а взамен получены паровоз К4-452, тепловоз ТУ2-018 и цельнометаллические пассажирские вагоны Раймад польской постройки. Через несколько лет станция Сталинская была переименована в Пионерскую.

В середине 60-х годов серьезной реконструкции подверглись средства СЦБ дороги. На смену электрожелезнодорожной системе пришла полуавтоматическая блокировка, вместо семафоров были смонтированы светофоры. При этом, стрелки на обеих станциях так и остались ручными. В 50-е - 60-е годы на Ужгородской ДЖД было четыре стрелочных поста (по два на каждой станции). Все они были размещались в отдельных помещениях. С 80-х годов оборудование стрелочных постов весьма необычно - здание стрелочного поста отсутствует как таковое, а все оборудование поста смонтировано внутри стандартного релейного шкафа.

В середине 60-х годов старое здание вокзала на станции Пионерской было разобрано и построено новое, которое используется до настоящего времени.

Впоследствии парк подвижного состава ДЖД пополнился тепловозами ТУ2-074, ТУ3-042 и цельнометаллическими пассажирскими вагонами ПВ51 постройки Демиховского машиностроительного завода. К сожалению, когда именно это произошло, и когда были списаны два вышеназванных локомотива, нам достоверно установить не удалось. В настоящее время парк подвижного состава ДЖД включает лишь тепловоз ТУ2-018 и два вагона ПВ51.

В 1991 году, после распада СССР и объявления независимости Украины, станция Пионерская вновь была переименована в Молодежную. В 1996 и 1998 годах дорога очень сильно пострадала от наводнений, но была быстро восстановлена и летний сезон отработала как обычно.

## 1.2. Опыт эксплуатации Малой Южной железной дороги

- **Харьков**

- Малая Южная дорога.**

- (Малая Южная (Харьковская) железная дорога).**

**Открыта:** 8 ноября 1940 года, **восстановлена:** 5 августа 1945 года;

**Длина:** 3,6км;

**Расположена** - ведет из ЦПКиО им.М.Горького в лесопарк в северной части города;

**2 станции** - Парк, Лесопарк, **1 платформа** Мемориал;

**Сооружения** - локомотивное депо, два моста, путепровод;

**Подвижной состав** - тепловозы ТУ2-054, ТУ7А-3198, 6 пассажирских вагонов Rafawag, 6 пассажирских вагонов ПВ51.1, грузовой вагон;

**Ранее:** паровозы ЛК83-01 (серия Yu 83). ЛК-159-02 (серия 159), Кв4-039, тепловоз ТЭУ-3-001 (ТУ2-125), 12 вагонов (2 состава по 6 вагонов "Орленок" и "Пионерский").

В 1936 г. в г. Харьков было предложено несколько проектов трассировки детской железной дороги.

Наиболее серьезными из них были два. Согласно первому из них дорога должна была пройти по саду имени Т.Г.Шевченко, от здания ветеринарного института до входа в зоопарк. По второму проекту дорога должна была пройти кольцом вокруг стадиона Дворца пионеров на Динамовской улице.

Однако было принято правильное решение, в соответствии с окончательным вариантом предусматривалась трассировка железнодорожного пути на участках "парк им. Горького – Лесопарк", в природной среде с хорошими эстетическими и санитарно-гигиеническими условиями. Началась также подготовка кадров для обслуживания Малой Южной железной дороги.



Малая Южная Детская железная дорога.  
1-3. Здание вокзала до реконструкции.  
4. Здание вокзала после реконструкции.  
5. Указатель главного входа.  
6. Дети в вагоне.  
7. Современный состав на территории Д.Ж.Д.



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

К осени 1940 года было построено примерно 1.5 километра пути, спроектированное архитектором Е. А. Лымарем здание вокзала на станции Парк, паровозное депо, мосты и другие сооружения. 8 ноября 1940 года состоялось торжественное открытие ДЖД.

Для перевозки пассажиров использовался один состав из паровоза "ЮП" и нескольких пассажирских вагонов. (К сожалению, истинный тип и номер паровоза остался неизвестен). 22 июня 1941 года началась Великая Отечественная Война. Из-за реальной угрозы захвата Харькова фашистскими войсками Детская железная дорога закрылась, проработав всего несколько месяцев. Эвакуировать подвижной состав с детской дороги не удалось. Паровоз был разобран. Поскольку летом 1941 года вся страна еще надеялась на скорое завершение войны, снятые с паровоза детали были тщательно законсервированы и закопаны неподалеку от станции Парк. Оккупация Харькова оказалась существенно более длительной, чем ожидалось.

После освобождения Харькова, 23 августа 1943 года, детская железная дорога представляла собой руины. Здание вокзала на станции Парк оказался наполовину разрушенным – в нем отсутствовали почти все внутренние перегородки, просела крыша. Полностью сгорели паровозное депо и стрелочные мосты, оказался взорванным белый каменный мост. Из подвижного состава остался лишь остов единственного вагона, полностью выгоревший изнутри. Весной 1945 г. городские власти приняли решение о восстановлении ДЖД и продлении ее еще на два километра.

К июлю 1945 года работы были завершены: полностью отремонтировано здание вокзала и уложены новые обгонные пути на станции Парк, построено временное деревянное паровозное депо. Детской железной дороге передали один четырехосный и несколько двухосных пассажирских вагонов. Ввиду острой нехватки шпал, новый участок пути был уложен с существенно уменьшенной эпюрой шпальной решетки. Предполагалось, что это не мешает поездам ходить по новому участку, хотя и с жестким ограничением скорости.

Самой серьезной проблемой стало отсутствие паровоза. В результате продолжительных поисков, паровоз, работавший до войны на детской дороге, удалось разыскать на станции Коломак. Паровоз оказался сильно поврежден взрывом, уцелел лишь тендер. Восстановить этот паровоз было практически нереально, оставалось лишь искать ему замену.



Характеристика структуры кадров и территории Малой Южной железной дороги

Ни одного узкоколейного паровоза в окрестностях Харькова найти не удалось. В результате поиска Кишиневская железная дорога согласилась отдать один югославский паровоз Yu83 из депо Измаил. Единственный паровоз этого типа (83-040, зав. №5003, 1929 года постройки) попал в СССР во время Великой Отечественной войны в качестве трофея. Несовместимость Yu83 по запчастям с отечественными узкоколейными паровозами делала его эксплуатацию достаточно сложной. Тем не менее, других вариантов у Харьковской ДЖД не было. Паровоз перевезли в Харьков, капитально отремонтировали и он начал эксплуатироваться.

Полагающаяся перед открытием регулярного движения обкатка показала, что надежды строителей не оправдались - новый участок пути едва выдерживал нагрузку от поезда. После долгих колебаний было принято решение в день открытия восстановленной дороги, 5 августа 1945 года, все-таки пропустить один поезд по всей дороге, причем по новому участку он должен был пройти со скоростью не более 5 км/ч. В дальнейшем же поезда должны были ходить лишь по старому участку.

Так дорога проработала до 8 ноября 1945 года, после чего вновь закрылась на реконструкцию. За зиму в паровозном депо и между путями станции Парк были смонтированы водяные колонки, новый участок пути был перебран, в путь уложено предусмотренное стандартом количество шпал и балласта. Подвижной состав пополнился двухосным крытым грузовым (багажным) вагоном 1910 года постройки, который до сих пор можно увидеть в тупике на станции Парк.

Проведенная реконструкция позволила открыть движение по всей дороге в том виде, в каком оно осуществляется и сейчас. В 1948 году дорога получила 6 новых четырехосных пассажирских вагонов и автодрезину. В конце 40-х годов - еще один паровоз - серии 159, получивший обозначение ЛК-159-02. В 1951 году паровоз ЛК-83-01 был списан, а вместо него на дорогу передан венгерский паровоз К4-039, который проработал на ДЖД до 1990 года.

Начавшийся в середине 50-х годов перевод отечественных железных дорог с паровой тяги на дизельную и электрическую, не мог не сказаться на оснащении детской железной дороги. В 1957 году детская железная дорога получила в подарок от Харьковского завода транспортного машиностроения имени Малышева новый тепловоз ТУ2-125.



Вокзал ст. "Парк".  
Действующий макет Детской железной дороги.

Кабинет путевого хозяйства



Кабинет дежурного. Пульт управления станции "Парк".

Кабинет общего курса железнодорожников



Учебные классы Малой Южной железной дороги

Поскольку весь подвижной состав Харьковской ДЖД был оборудован винтовыми стяжками, а тепловозы ТУ2 выпускались лишь с цепным ударно-упряжным прибором, потребовалась небольшая доработка тепловоза, выполнил ее уже упомянутый ХЗТМ им. Малышева. Кроме того, на заводе тепловоз оснастили метельником во всю ширину кузова, сделавшим его непохожим на все остальные тепловозы ТУ2. Этот тепловоз получил обозначение ТЭУЗ-001 (читается «ТЭУ-три»).

В 60-х годах на смену деревянным пассажирским вагонам пришли четырехосные цельнометаллические вагоны, построенные польским заводом PAFAWAG. Причем, один или два вагона были мягкими. В начале 80-х годов дорога получила 6 цельнометаллических пассажирских вагонов ПВ51 постройки Демиховского машиностроительного завода, из которых был сформирован один состав ("Юність Південної" – "Юность Южной"). В то же время часть вагонов PAFAWAG была списана, а из оставшихся шести сформирован второй состав ("Україна" – "Украина").

По сложившейся на Харьковской ДЖД традиции новый подвижной состав сразу же подвергся модернизации: несколько вагонов ПВ51 было переоборудовано в мягкие, а концевые вагоны состава оборудованы винтовыми стяжками. (Нельзя не отметить интересную особенность составов Харьковской ДЖД: на обоих составах винтовыми стяжками оборудованы лишь концевые вагоны, а внутри состава используются обычные цепные ударно-упряжные приборы.)

В 1996-97 году сгорели постройки на станции Лесопарк. На их месте было возведено небольшое кирпичное здание кассы и навес. Рабочее место дежурного по станции Лесопарк решено было ликвидировать. Пульт-табло со станции Лесопарк установили в учебном корпусе на станции Парк, где он используется в качестве тренажера. Стрелки станции Лесопарк включен в электрическую централизацию станции Парк. Причем, одна из стрелок имеет удаленное управление со станции Парк, а вторая переводится вручную.

Часть стрелок на станции Парк имеет местное управление и переводится с пульта, расположенного в здании стрелочного поста рядом с депо. Сделано это, во-первых, из соображений безопасности, а во-вторых, для организации еще одного рабочего места.

Перегон Парк-Лесопарк разбит на три блок-участка и оснащен автоблокировкой с наложением АЛСН.

В конце 90-х годов на перегоне оборудован еще один остановочный пункт - платформа Мемориал.



Малая Южная оснащалась новой техникой. Для профессиональной ориентации детей были оборудованы различные кабинеты с наглядными пособиями, моделями, популярной литературой о транспорте.

В 1991 году построен новый двухэтажный учебный корпус.

С 1999 года и в следующее время постепенно проводится спланированная реконструкция детской железной дороги. Обновляются здания, сооружения, техническое оборудование.

Перегон Парк-Лесопарк разбит на три блок-участка и оснащен автоблокировкой и АЛСН. Управление стрелками осуществляется централизованно. В 2003 году Малая Южная была оборудована комплектом оборудования для компьютерного управления стрелками и сигналами. Теперь возможно управление, как с помощью обычного пульта, так и из ноутбука, установленного в помещении дежурного по станции Парк.

На сегодняшний день Малая Южная имеет современную учебную базу для полноценной профориентации работы с юными железнодорожниками: светлые учебные кабинеты с содержательными наглядными пособиями, учебной литературой и новой мебелью, современные рабочие места для прохождения рабочей практики, компьютерный класс на 10 рабочих мест на ст. Парк.

На детской железной дороге каждый год работает более 70 групп юных железнодорожников, в которых занимается свыше 1100 школьников. Учеба проходит по 11 основным специальностям железнодорожного транспорта. Учебный год начинается в ноябре и заканчивается в мае, когда юные железнодорожники, сдают своеобразный экзамен и получают допуск на прохождение учебно-производственной практики, во время которой они под присмотром инструкторов управляют процессом перевозок, работают проводниками, ревизорами, осуществляют маневровые работы и управляют локомотивами. А после занятий в железнодорожных кружках юные железнодорожники имеют возможность посетить действующие на протяжении учебного года факультативные занятия в 4 кружках: "Вычислительная техника на железнодорожном транспорте", "Художественный и промышленный дизайн", "Народное творчество", "Художественное моделирование одежды", занятия которые проводят инструкторы производственной учебы.

За 66 лет в кружках детской железной дороги прошли учебу свыше 60 тысяч школьников, многие из которых навсегда связали свою жизнь с железной дорогой, работают на Южной железной дороге и на других железных дорогах Украины. Ежегодно лучшие выпускники Малой Южной поступают на учебу в железнодорожные училища, в Харьковский техникум железнодорожного транспорта и Харьковскую Государственную академию железнодорожного транспорта.

С 2003 года ежегодно проводится обзор-конкурс на лучшую детскую железную дорогу Украины. Малая Южная четыре раза подряд побеждала и была награждена почетными дипломами и денежными премиями.

Ежегодно по инициативе руководства Южной железной дороги на детской железной дороге проводятся веселые массовые праздники, посвященные открытию летних перевозок, Дню Победы, Дню защиты детей, государственным праздникам - Дню независимости Украины, на которых выступают творческие коллективы Южной железной дороги города и города Харькова, проводятся забавные конкурсы и игры. Во время каждого праздника проходят благотворительные акции - бесплатное катание детей интернатов города Харькова и области.

Детская железная дорога «Малая Южная» - центр воспитания и подготовки будущих профессиональных кадров Южной железной дороги. Здесь ученики общеобразовательных школ, после изучения теоретического курса, на практике знакомятся с основными железнодорожными специальностями: проводника вагона, дежурного по станции, диспетчера, помощника машиниста и машиниста и другими.

Главным заданием педагогического коллектива детской железной дороги является:

- обеспечение развития естественных наклонностей и интересов детей;
- формирование у подростков добросовестного отношения к учебе и труду;
- проведение профориентационной работы на железнодорожные специальности среди учеников старших классов с перспективой последующей учебы в учебных заведениях железнодорожного транспорта и работы в структурных подразделениях Южной железной дороги;
- ознакомление юных железнодорожников с историей развития отечественных железных дорог, железных дорог других стран и с историей детских железных дорог;
- разработка и издание учебно-программной документации, методических пособий, рекомендаций относительно наглядных средств учебы.

С ноября 2006 года по март 2007 года в учебном корпусе детской железной дороги и в общеобразовательных школах работало 74 кружков, в которых училось 1111 человека.

По окончании теоретического курса учебы 1048 кружковцев допущено к прохождению учебно-производственной практики. Во время прохождения практики среди юных железнодорожников проводилось соревнование на звание лучшего по профессии по 11 основным железнодорожным специальностям. По итогам соревнования из числа юных железнодорожников определено 108 победителей.

В соответствии с учебным планом инструкторы производственной учебы осуществляли экскурсии по структурным подразделениям Южной железной дороги, метрополитена, технических музеев. На протяжении года юные железнодорожники посещали учебные заведения в дни открытых дверей, встречались с ветеранами труда, Великой Отечественной войны, с прежними воспитанниками Малой Южной, которые учатся и работают в железнодорожной отрасли.

С целью улучшения условий для творческого, интеллектуального развития детей, уважения к народным обычаям и национальным ценностям с января по май 2007 года с юными железнодорожниками проводились факультативные занятия в кружках:

- "Вычислительная техника на железнодорожном транспорте";
- "Художественный и промышленный дизайн";
- "Народное творчество – вышивание".

Воспитанники детской железной дороги приняли участие в открытии движения поездов, в праздниках Победы, Дня защиты детей, в Третьем Всеукраинском слете юных железнодорожников в г. Запорожье, в конкурсе детского рисунка на асфальте "Я рисую железную дорогу", в приветствии отличников учебы железнодорожных учебных заведений и молодых специалистов, ветеранов труда Южной и Малой Южной железных дорог. Юные железнодорожники Малой Южной осуществили поездки по обмену опытом на детские железные дороги городов Ужгорода, Запорожья, Днепропетровска.

На новые 2007-2008 учебные годы перед коллективом детской железной дороги поставлены следующие задания:

1. Проведение начальной профессиональной ориентации на железнодорожные профессии для учеников младших классов общеобразовательных школ.
2. Усовершенствование работы по профессиональной ориентации школьников старшего возраста на железнодорожные профессии с целью повышения качества их допрофессиональной подготовки.
3. Организация экскурсий учеников общеобразовательных школ на детскую железную дорогу и проведение с ними урока на тему: «Ознакомление с железнодорожным транспортом и правилами пользования им».
4. Организация смыслового досуга юных железнодорожников.
5. Разработка и издание учебно-программной документации, методических пособий, рекомендаций относительно наглядных средств учебы.

### 1.3. Детские железные дороги в дальнем и ближнем зарубежье

Одной из самых больших детских дорог в Европе является детская железная дорога, которая находится в западной части г. Будапешт, столицы Венгрии. Она представляет собой узкоколейную линию, проходящую в великолепной природной среде с разнообразными лесными и холмистыми ландшафтными картинами.

Ее часто называют самой большой детской игрушкой в мире, но это не совсем так. Дети в возрасте от 10 до 14 лет управляют движением и услугами в строгом соответствии с правилами, действительными на всех других железнодорожных линиях Государственной Железнодорожной Компании. Локомотивами управляют взрослые, а несущие службу дети работают под непрерывным контролем железнодорожных служащих. Дети также сами управляют semaфорами, продают железнодорожные билеты и информируют пассажиров.

Будапештская железная дорога не единственное такого рода учреждение, но она всегда была самой большой, самой популярной и самой серьезной во всем мире.

Железная дорога работает круглый год, за исключением понедельников с сентября по апрель. Поезда ходят с 9-и часов утра до 5-и часов вечера зимой и до 7-и часов вечера летом.

Маршрут детской железной дороги проходит через множество туристических достопримечательностей. Станции Нормафа и Вирагвёлдь находятся вблизи самого популярного в Будапеште места для катания на санках и лыжах в районе Нормафа. Со станции Вирагвелдь ведет красивая тропа к месту паломничества Маккошмария.

Эти объекты становятся особо популярными в зимнее время года. Во все времена года популярна экскурсия на гору Янош, она находится в пешеходной доступности со станции детской железной дороги "Гора Янош".

Гора Янош находится на самой высокой точке города, на высоте 529 м, на горе Янош стоит обзорная вышка названная в честь королевы Елизаветы, любимой венграми и правящей в XIX веке во время Австро-Венгерской Монархии. Тропа проходит мимо конечной станции канатной дороги в районе Зуглигет, с которой взору предстает прекрасная панорама города.

Маршрут детской железной дороги со станции Сепюхасне позволяет посетить национальный заповедник Будапешта. Это ближайший к городу заповедник, он находится непосредственно за его чертой. Звери здесь живут в своей естественной лесной среде. Желаящие познакомиться с заповедником могут просить помощи экскурсовода. В лесах растут дуб, ясень и бук. Несмотря

на близость города и большое число туристов животный мир региона очень богат. Из птиц здесь встречаются филин, ястреб, грач.

Очень часто можно встретить белку или ежа. За пределами заповедника только следы говорят об их присутствии. С поезда иногда можно увидеть зверя покрупнее, лису, оленя или дикого кабана, прячущихся на звук локомотива.

Буквально в нескольких метрах от станции Сепюхасне находятся развалины средневекового монастыря. Его с удовольствием посещают дети.

Тропы в лесу ведут к обзорным вышкам на горе Харш. Отсюда взору открывается панорама города и окрестных холмов. Разнообразные туристические объекты, через которые проходит маршрут детской железной дороги, позволяет сделать отдых детей более содержательным.

Одной из лучших в СНГ является Минская детская железная дорога. Ее открытие состоялась 9 июля 19545 года. Полная длина: 4,5 км. Длина главного пути: 3,79 км. Она включает три станции: Парк культуры, Пионерская, Сосновый бор.

На момент открытия дороги имелось две станции: Парк культуры и Сосновый бор. Главной, с самым красивым вокзалом, стала станция Парк культуры, здесь юные железнодорожники учились, проводили торжественные мероприятия, принимали гостей. На ней была сооружена высокая посадочная платформа. На станции Сосновый бор был построен деревянный вокзал (к сожалению, он полностью сгорел в 1980-е годы). Позже была построена еще одна станция – Пионерская.

Протяженность главных путей дороги составила 3,79 км, а полная эксплуатационная длина после завершения строительства станции Пионерская - около 4,5 км.

В плане дорога напоминает гантель - на обоих ее концах сооружены разворотные петли. Такое решение было принято, видимо, с целью избежать строительства разворотных треугольников и кругов для паровозов. С одной стороны подобная конфигурация снижает время оборота состава, а с другой - лишает ребят возможности производить маневры для обгона локомотива на конечных станциях.

Дорога начинается в парке имени Челюскинцев и ведет в сосновый бор "Слепянский лес" на восточной окраине Минска. На станции "Сосновый бор" можно выйти подышать лесным воздухом, послушать птиц, насладиться контактом с природной средой. Средняя станция - Пионерская стала техническая, здесь проводится экипировка локомотивов и вагонов, их ремонт и подготовка к рейсам. Это единственная станция на дороге имеющая достаточно серьезное путевое развитие - пять путей, один тупик и восемь стрелочных переводов. На одном из путей оборудована смотровая канава.

В 1987 году дорога получила новый тепловоз ТУ7А-2782. Примерно тогда же вагоны РАFAWAG были заменены двенадцатью вагонами ПВ51. 23 июля 1987 года введена в эксплуатацию автоблокировка на перегоне и электрическая централизация на станциях. С этого момента по дороге начали курсировать два поезда со скрещением по станции Пионерская. В том же году произведён капитальный ремонт вокзала станции Заслоново, (Центральный парк), стены и полы здания выложены мрамором и гранитом. Реконструирован и капитально отремонтирован вокзал станции Пионерская - площадь здания увеличена в два раза, подведено центральное отопление.

В конце 1980-х годов разрабатывался проект реконструкции дороги. Этим проектом предусматривалось удлинение дороги и строительство еще одной станции Чудесная мельница с музеем мультипликации. Реконструкция должна была закончиться в 2000 году, к 40 - летию дороги. Однако дальше стадии рабочих чертежей дело не дошло. К сожалению это достаточно интересное решение пока не реализовано.

На детской железной дороге всегда насыщенными и интересными были занятия железнодорожников. На Всесоюзном конкурсе детских железных дорог Минская ДЖД выходила победителем несколько лет подряд. Сейчас на одной из станций ежегодно проходят выставки-конкурсы железнодорожного моделизма.

Одной из лучших в России является Кратовская детская железная дорога под Москвой. Она была открыта 2 мая 1937 года. Длина маршрута составляла 4,962 км.

Открытие летнего сезона 1941 года было намечено на 22 июня. Вместо него, собравшиеся на митинг юные железнодорожники слушали сообщение Совинформбюро о вероломном нападении фашистской Германии на СССР. Летом 1941 года детская железная дорога еще работала некоторое время, но ближе к осени все-таки была закрыта из-за начавшихся воздушных налетов.

Весной 1942 год юные железнодорожники откликнулись на призыв «Заменим отцов и братьев, ушедших на фронт» и приняли участие в строительстве и эксплуатации узкоколейных железных дорог Спецлестрансхоза Народного комиссариата путей сообщения в Бронницах, Фаустово, Хоботове. По этим веткам в течение всей войны осуществлялась доставка леса, необходимого для производства шпал на прифронтовые железные дороги.

За героизм и самоотверженный труд в годы войны трем юным железнодорожникам присвоено звание Героя Советского Союза, еще 12 - награждены медалями «За оборону Москвы». По окончании Великой Отечественной войны юные железнодорожники, опять же своими силами, приступили к восстановлению детской железной дороги. 14 июня 1945 года движение на ДЖД

было восстановлено, хотя полностью восстановительные работы завершились лишь летом 1947 года.

С этого времени длина главного пути дороги составил 3.8 километра, а полная эксплуатационная длина - 4.962 км (по данным на 1969 год). Впоследствии полная эксплуатационная длина несколько уменьшилась за счет того, что разворотные сооружения для паровозов были разобраны и превращены в тупики.

В 1972 году на Кратовской ДЖД закончилась эра паровозов. Последний из паровозов - Рп-771 был отставлен от работы, а вместо него из Шатуры получен тепловоз ТУ2-129. Еще несколько лет Рп-771 можно было увидеть на запасных путях станции Пионерская, а впоследствии он был сдан в металлолом.

В 1979 году на станции Пионерская построен учебно-лабораторный корпус и новая высокая платформа. В 1982 году на смену вагонам РАFAWAG пришли цельнометаллические пассажирские вагоны ПВ40 Демиховского завода, которые эксплуатируются до сих пор.

Осенью 2004 - весной 2005 года по инициативе управления Московской железной дороги прошла большая реконструкция Кратовской ДЖД. Главный путь ДЖД переложен на бетонных шпалах, полностью заменены все средства СЦБ, в том числе, смонтирована межстанционная оптоволоконная линия связи.

Взамен старых вагонов ПВ51 заводом «Метровагонмаш» по спецзаказу были построены новые, модели 20.0015. Для обеспечения сохранности нового подвижного состава, на месте второго пути станции Пионерская сооружен 70-метровый ангар. Все станционные постройки ДЖД и даже стрелочные посты облицованы сайдингом (цветными пластиковыми панелями), оборудованы современными пластиковыми окнами и дверями.

Обучение на Кратовской ДЖД проходят школьники 11-16 лет из 25 школ от Москвы до Конобеево. Полный курс обучения 4-5 лет. Сезон движения поездов начинается в июне и заканчивается в последнее воскресенье августа. Кроме того, на Малой Московской проходят летнюю практику учащиеся кружка Юных железнодорожников при Московском государственном университете путей сообщения ГМГУПС / МИИТ).

Во время Великой Отечественной войны детская железная дорога была закрыта. Паровозы передали на завод тяжелого машиностроения имени Куйбышева (ИЗТМ), а юные железнодорожники были приняты на работу в железнодорожный цех завода. В помещениях детской железной дороги разместились военкомат.

По окончании войны дорога начала работать вновь с 1947 года. Но разворотный треугольник на станции Солнечная к тому времени уже был разобран, и паровоз через рейс вел поезд тендером вперед.

К 1951 году существенной модернизации подверглись средства СЦБ и связи. На перегонах была смонтирована полуавтоматическая блокировка, а на станции Солнечная - радиоузел. Имелась также межстанционная телефонная связь. 4 августа 2002 года, в День железнодорожника, на станции Солнечная открылась первая очередь вокзального комплекса, построенного по проекту архитектора В. Распутина - современный учебный корпус, в котором разместились классы, библиотека и маленький, но очень интересный музей истории железных дорог России. Вторая очередь была сдана 5 июля 2003 года. Теперь вокзальный комплекс станции Солнечная может по праву считаться лучшим из построенных на детских железных дорогах России после войны.

В июне 2003 года был достроен новый вокзал станции Солнечная и две новые станции - Родники и Ангара, оборудованные электрической централизацией. К сожалению, пока на них нет еще никаких станционных построек.

С 5 июля 2003 Детской железной дороге Иркутска присвоено имя Георгия Игнатьевича Тетерского - почетного железнодорожника, руководителя объединенной Восточно-Сибирской и Красноярской магистрали с 1968 по 1979 год.

Сейчас на дороге одновременно курсирует два состава – "Сибирячек" и "Малый Байкал" из семи вагонов каждый. Вся дорога оснащена двусторонней автоблокировкой с наложением АЛСН. В ближайших планах строительство локомотивно-вагонного депо.

Одной из самых современных является детская железная дорога в г. Новосибирске, открыта 4 июля 2005 г.

Первый вариант проекта Новосибирской ДЖД был подготовлен во многом по образу и подобию Минской ДЖД: линия длиной около пяти километров с разворотными петлями на концах и минимальным путевым развитием станций. Большая часть линии должна была пройти по существующим противопожарным просекам. Причудливый изгиб в середине, вероятно, был обусловлен местными условиями и невозможностью спрямления трассы без серьезного ущерба для леса.

От реализации этого проекта пришлось отказаться. Устройство разворотных петель на конечных станциях потребовало бы вырубки большого количества деревьев, да и снижало бы качество обучения юных железнодорожников. Также из соображений экологической безопасности пришлось отказаться и от строительства локомотивного депо.



Во втором варианте проекта конечные станции стали тупиковыми и были оборудованы вторыми обгонными путями. В середине линии появился разъезд, позволяющий организовать движение двух поездов со скрещением на нем. Кроме того, если в первом варианте проекта прокладка линии ДЖД до зоопарка предусматривалась лишь во второй очереди, то в новом проекте она стала основной.

В третьем варианте проекта линия первой очереди ДЖД осталась практически такой же, как во втором варианте, лишь немного изменилась прокладка трассы перегона Ельцовский-Зоопарк. Зато схема второй очереди была изменена кардинальным образом. С ее вводом станция Спортивная перестает быть тупиковой, линия ДЖД по существующим дорожкам выходит из леса на берег реки Оби и далее по лесу до центрального входа в Заельцовский парк.

На станции Спортивная на свободной от леса площадке должен быть построен трехэтажный вокзально-учебный комплекс. На остальных остановочных пунктах ДЖД никаких капитальных строений проектом не предусмотрено, лишь легкие павильоны.

Из соображений экологической безопасности никаких работ по обслуживанию локомотивов проводиться на ДЖД не будет. Для ежедневного осмотра подвижного состава на станции Спортивная в естественной впадине сооружается эстакада длиной около 50 м. Для выполнения всех остальных регламентных работ локомотивы планируется вывозить на специально оборудованных трейлерах в базовое депо Новосибирск-Главный. Не предусмотрено на ДЖД и запаса горючесмазочных материалов. Заправка должна осуществляться из приезжающего автомобиля-заправщика, а весь запас топлива храниться в баках тепловозов. Кроме того, на станции Спортивная предусмотрен тупик для отстоя пожарного поезда, который будет находиться в постоянной готовности независимо от работы ДЖД.

Протяженность первой очереди ДЖД составляла 2,63 км, из них 1,26 км - перегон Спортивная-Ельцовский. Оба перегона оснащены двусторонней автоблокировкой. На маршруте имеется затяжной спуск крутизной 20%. Из соображений безопасности вести поезд на этом участке будут не юные машинисты, а взрослые машинисты-инструкторы.

По детской железной дороге, со скрещением по разъезду Ельцовскому, предусмотрено курсирование двух пассажирских составов, состоящих из тепловоза ТУ7А и пассажирских вагонов модели 20.0011. Два из трех запланированных тепловозов (ТУ7А-3338 и ТУ7А-3339) по спецзаказу построены на Камбарском машиностроительном заводе, и уже в июле 2004 года доставлены в локомотивное депо Новосибирск-Главный. Там им заменили штатные капоты самодельными, имитирующими паровозные котлы. Изготовление вагонов

было поручено заводу "Метровагонмаш" (г. Мытищи). Взяв за основу чертежи Демиховского машиностроительного завода, "Метровагонмаш" существенно модернизировал вагоны и летом 2004 года построил первую партию.

Но если с подготовкой подвижного состава для ДЖД дела шли более или менее хорошо, то со строительством самой дороги все оказалось гораздо сложнее, но все же детская дорога была открыта 4 июня 2005 г.

Почти все лето 2005 года по Новосибирской ДЖД курсировал только один состав. При этом поезд водили два тепловоза, прицепленные по обоим концам состава, это позволяло обойтись без маневров на конечных станциях. Разъезд Ельцовский поезда проследовали без остановок.

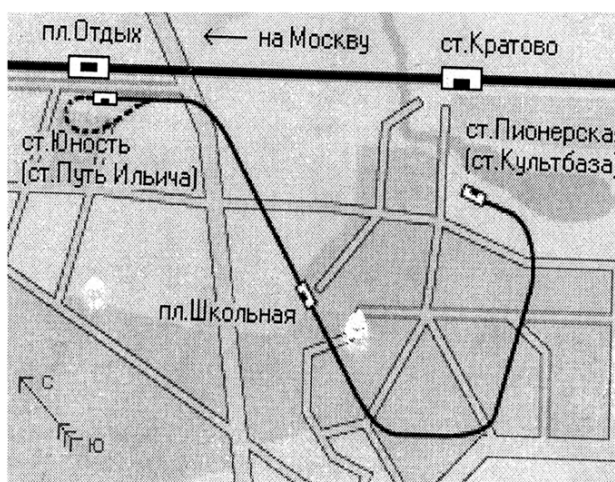
В конце июля 2005 года с завода "Метровагонмаш" поступило еще три пассажирских вагона, и на дороге было организовано движение двух поездов со скрещением по разъезду Ельцовский. Поездам присвоили названия "Юность" и "Сибиряк".

Осмотровая эстакада на станции Спортивная была продлена до 300 метров. По ней линия ДЖД прошла над автомобильной дорогой, ведущей в детский лагерь имени Константина Заслонова, и через лес вышла в пойму реки Обь. В нескольких местах путь проходит в выемках глубиной более трех метров. Для предотвращения оползания грунта здесь сооружены бетонные подпорные стенки. На пересечениях линии ДЖД с велосипедными дорожками были устроены небольшие велосипедные путепроводы, а на пересечении с улицей Сухарной - охраняемый переезд. Помимо того, построено два металлических моста длиной 24 и 72 метра, соответственно. Общая протяженность дороги теперь составляет 5,3 км.

К сожалению, пейзаж на новом участке пути далеко не всегда так же красив, как на первой очереди ДЖД. Часть линии проходит по широченной щебеночной насыпи совершенно унылого вида. Будем надеяться, что в будущем все это еще изменится. И первые шаги к этому уже сделаны. В некоторых местах оголившиеся от дерна участки грунта строители накрыли рулонными "канадскими" газонами.

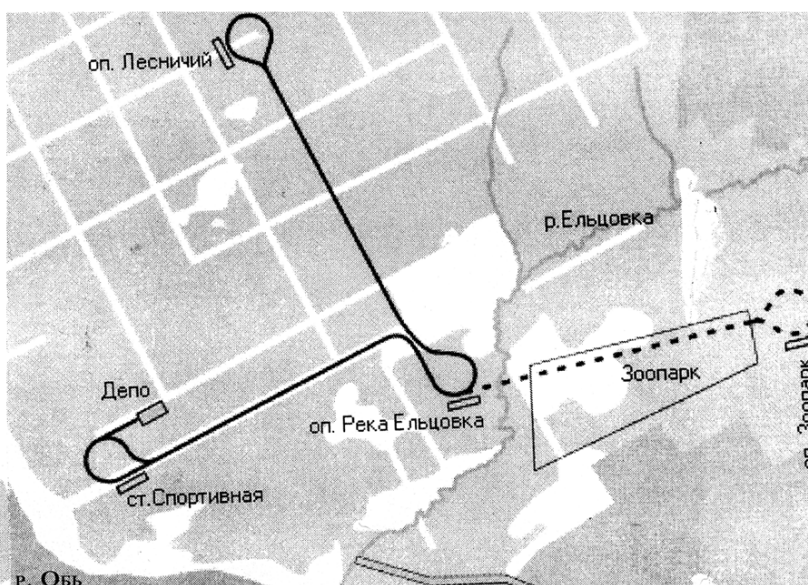
Новая конечная станция детской дороги - Заельцовский парк - оказалась в непосредственной близости от остановки общественного транспорта. Это сделало ее посещение более удобным для горожан. На станции имеется красивое круглое здание вокзала. Но для круглогодичной эксплуатации оно, к сожалению, не пригодно - между стенами сооружения и его ажурной крышей зачем-то оставлен зазор приблизительно в полметра.

Еще одним раздельным пунктом на новом участке стал разъезд Локомотив, получивший свое название от расположенной неподалеку одноименной спортивной базы. К моменту открытия второй очереди здесь построено два

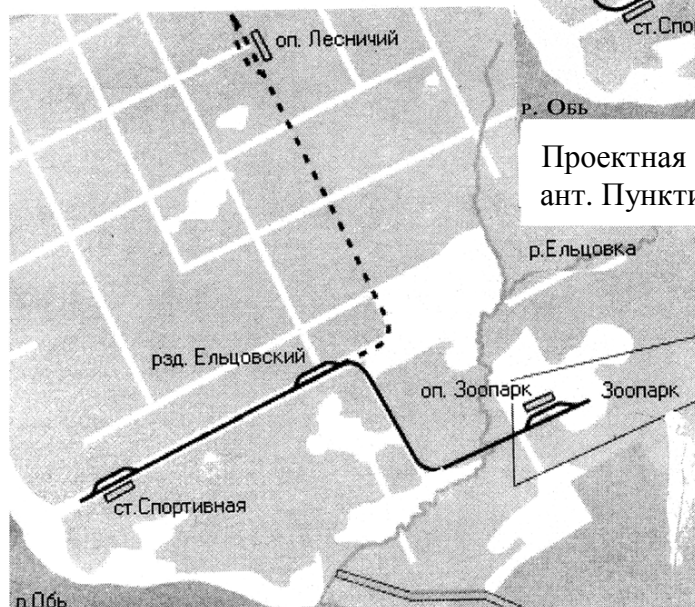


### Детские железные дороги России:

- 1 – Кратовская;
- 2 – Иркутская;
- 3 – Новосибирская /проектные варианты/.



Проектная схема Новосибирской ДЖД. Первый вариант. Пунктиром отмечена вторая очередь ДЖД



Проектная схема Новосибирской ДЖД. Второй вариант. Пунктиром отмечена вторая очередь ДЖД

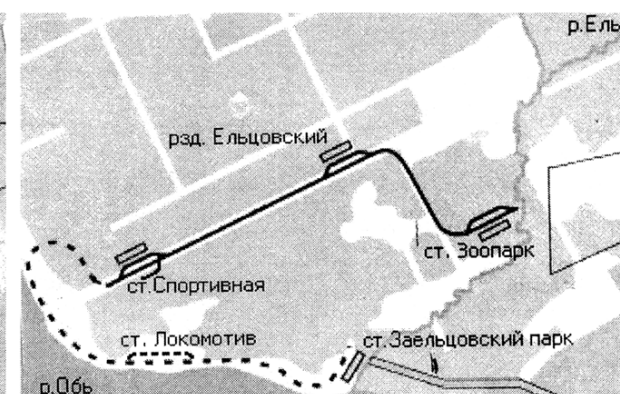


Схема Новосибирской ДЖД. Третий вариант. Пунктиром отмечена вторая очередь ДЖД

Схемы планировочной структуры детских железных дорог России

открытых бассейна, автогородок для квадрациклов, трек для катания на роликовых коньках и самокатах, две волейбольные площадки и кафе, благоустроен пляж. Новый оздоровительно-развлекательный комплекс вполне может стать излюбленным местом отдыха жителей Новосибирска, и тогда детская железная дорога станет особенно востребованной и посещаемой.

Открытие второй очереди Новосибирской ДЖД состоялось в День железнодорожника, 6 августа 2006 года.

Новосибирская ДЖД на сегодняшний день является одной из лучших по оснащению дорог России, наравне с Иркутской и Кратовской. Вложенные в ее строительство 250 миллионов рублей (около 9 миллионов долларов) не были потрачены зря.

**Н.Я. Крижановская  
Е.Ю. Усачева**

**Детские  
железные дороги  
Украины**

Харьков  
2008 г.

**Крижановская Н.Я., Усачева Е.Ю.**  
**Детские железные дороги Украины –**  
Харьков: ХНАГХ, 2008. – 139 с

Монография посвящена совершенствованию формирования детских железных дорог в Украине с целью создания более комфортных условий отдыха для детей в городской среде. В монографии содержатся сведения по созданию и эксплуатации детских железных дорог в Украине и Ближнем зарубежье. Излагается опыт работы одной из лучших детских железных дорог "Малой Южной" в г. Харькове.

Даны рекомендации по совершенствованию формирования архитектурно-ландшафтной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог. Приведены инновационные проекты рекреационных комплексов сформированных с использованием всех средств ландшафтного дизайна.

Монография предназначена для специалистов, работающих в данной области и студентов архитектурно-строительного профиля.

**Рецензенты:**

Доктор архитектуры, профессор, зав. каф. ДАС ХГТУСА Мироненко В.П.  
Доктор архитектуры, профессор, зав. каф. ИТДАС ХГТУСА Фоменко О.А.

Монография рекомендована к изданию Ученым Советом Харьковской национальной академии городского хозяйства /протокол №6 от 25 января 2008 г./

ISBN 966-695-081-2

© Крижановская Н.Я.,  
Усачева Е.Ю., ХНАГХ, 2008

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Введение</b> .....	4
<b>Раздел 1.</b>	
<b>Особенности формирования детских железных дорог в Украине</b> .....	8
1.1. Развитие формирования детских железных дорог в Украине .....	8
1.2. Опыт эксплуатации Малой Южной железной дороги .....	32
1.3. Детские железные дороги в дальнем и ближнем зарубежье .....	42
<b>Раздел 2.</b>	
<b>Совершенствование формирования рекреационной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог</b> .....	51
2.1. Реструктуризация рекреационной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог .....	51
2.2. Средства ландшафтного дизайна в формировании рекреационной среды для детей .....	72
2.3. Инновационные приемы архитектурно-ландшафтной организации рекреационной среды в зоне влияния детских железных дорог.....	96
2.4. Социально-экономические особенности формирования рекреационной среды для детей в зоне влияния детских железных дорог .....	124
<b>Заключение</b> .....	135
<b>Литература</b> .....	138

## ВВЕДЕНИЕ

Все большая концентрация людей в городах Украины требует поисков новых форм организации систем рекреации. Наша страна - одна из самых урбанизированных территорий СНГ. Урбанизированные территории составляют 46 % площади страны.

Наиболее высокая доля городского населения в Донецкой, Луганской, Днепропетровской, Харьковской, Киевской областях. Только в пяти городах - миллионерах Украины проживает до 26 % городского населения. Следовательно, в настоящее время основной контингент населения страны проживает в больших, крупных и крупнейших городах и находится в сложной урбанизированной среде со всем спектром негативного воздействия. Для современных городов Украины характерен так называемый "городской климат", который имеет свои негативные параметры: "шумовое загрязнение", "термальное загрязнение", электромагнитные поля и др.

Специфичность образа жизни детей в городе очевидна. Негативное воздействие урбанизированной среды на них велико. Дети в городах в два раза больше, чем в селах, болеют простудными и инфекционными заболеваниями. Значительно выше у них процент токсических, аллергических заболеваний, болезней, связанных с обменом веществ. Городские дети гораздо меньше, чем сельские, находятся в движении. В связи с этим у детей, особенно школьного возраста, часты деформации опорно-двигательного аппарата: сколиоз, плоскостопие. Эти заболевания наблюдаются у 15—30% школьников.

По данным ученых, у 25% детей в больших городах содержание свинца в крови находится на грани предельно допустимой нормы, что является результатом насыщения воздуха выхлопными газами автомобилей. Городская среда становится все более опасной для детей, о чем свидетельствует статистика дорожно-транспортных происшествий. Так, например, ежегодно в Украине получают травмы и погибают около шести тысяч детей. Не менее тревожной является статистика детской и юношеской преступности, в основном вследствие неорганизованной среды досуга в городах. Организация занятости детей в городской среде становится серьезной государственной проблемой, которую в настоящее время многие городские власти недооценивают. В этой связи возрастает значение сферы рекреационного обслуживания в городах. Возникает необходимость создания специальных рекреационных учреждений и центров отдыха с учетом транспортной доступности. С развитием транспортной инфраструктуры мобильность населения в городах Украины значительно возросла и появилась возможность посещения объектов отдыха, расположенных



в разных частях города. Такие объекты, как правило, имеют специфические рекреационные функции.

В этой связи возрастает значение сферы рекреационного обслуживания в городах. Возникает необходимость создания специальных рекреационных учреждений и центров отдыха с учетом транспортной доступности.

Функциональное многообразие видов отдыха должно обеспечиваться независимо от того, живет ли человек в крупном городе или в маленьком поселке. Возможность выбора форм рекреации должна быть составной частью права граждан на отдых, такой же неотъемлемой, как право на труд. Анализ многолетнего опыта создания рекреационной среды показывает, что недооценка комплексного функционально - планировочного подхода к вопросам рекреации оборачивается невосполнимыми экономическими и социально - нравственными потерями. Поэтому система рекреационного обслуживания должна обеспечить возможности для удовлетворения потребностей населения в отдыхе, развлечении, физическом, культурном и эстетическом развитии, профилактике заболеваний, общении с природой и др. Одной из форм осуществления этих функций в городской среде является рекреационная среда. Она должна создаваться для всех категорий населения города, но особенно велико ее значение для гармоничного развития детей.

Организация досуга детей в городской среде — одна из острейших и актуальных задач современности. Эта проблема многоаспектная, она привлекает внимание многих специалистов — социологов и психологов, медиков и педагогов, архитекторов и дизайнеров и т.д.

Во многих странах создаются учебно-экспериментальные центры, своего рода лаборатории по исследованию возможности нейтрализации негативного воздействия городской среды на развитие подрастающего поколения. Выявляются средства благоприятного воздействия на детей, стимулирования их активности и творческих способностей с помощью современных технических устройств и соответствующей организации рекреационной среды.

В пространстве города среда, предназначенная только для детей, локализуется в специальных зонах: детских дошкольных и школьных учреждениях, а также в многочисленных объектах внешкольного обслуживания, предназначенных для организации рекреационной деятельности детей. Рекреационная деятельность детей представляет собой совокупность занятий с целью отдыха или проведения свободного времени, т.е. это время, свободное от занятий бытом, учебной и трудовой деятельностью. Она направлена на развитие физических сил, повышение эмоционального состояния, духовное обновление, развитие личностных качеств.

Важнейшей психологической функцией рекреационной деятельности является игра как органичный элемент отдыха.

Мотивы рекреационной деятельности детей в процессе развития общества почти не меняются. Извечный ее смысл — приобщение через игру к миру взрослых, репетиция будущих отношений в социальной среде — по сути своей остается прежним.

В течение всей истории человечества дети играют, в основном, в одни и те же игры. В античный период одной из любимых игр была игра в мяч, были популярны волчки; в средние века любовь к мячу и волчку сохранилась (эти игрушки популярны и сегодня), но, кроме того, дети ездили на детских экипажах, для них устраивались рыцарские турниры и хороводы. Теперь на смену волчку пришла юла, средневековые экипажи сменились современными средствами передвижения, а рыцарские турниры различными видами приключенческих игр. Изменились и способы производства игрушек, материалы, из которых они изготовлены, их эстетика, но основные мотивы игр остались вне времени.

Все большее значение специалисты придают эстетическому воспитанию детей и подростков, подразумевая под этим воздействие на них не только мира искусства, но и природных форм, красоты быта, гармонии рекреационного пространства. В процессе эстетического воспитания ставится задача научить детей видеть, чувствовать, ценить прекрасное в их предметном окружении.

Специалисты приходят к выводу, что рекреационная среда оказывает существенное влияние на формирование личности ребенка, приобщая его через предметное окружение к системе нравственных и культурных ценностей. Она является наиболее эффективным средством познания окружающего мира, техникой освоения социальных отношений, подготовкой к встрече с жизнью. В рекреационном окружении ребенок лучше усваивает необходимые сведения о жизни, природе, обществе, приобретает самостоятельность и чувство коллективизма, именно здесь у него пробуждаются инициатива, способность к целенаправленному действию, развиваются творческие способности. И, естественно, поэтому предметная среда рекреационных площадок и комплексов должна быть эмоционально насыщенной, информативной, должна подготовить ребенка к восприятию гармонического, развивать его творческие способности, т.е. служить воспитательным целям.

В связи с этим уже сегодня детские рекреационные пространства необходимо рассматривать не только как средство организации отдыха детей, их занятости и удовлетворения разнообразной рекреационной деятельности, а также как предметную среду для обучения, привития детям в непроизвольной

форме определенной суммы знаний, навыков, в том числе способности ориентироваться в городских условиях.

Новые социальные условия в Украине, связанные с периодом к рыночной экономике, требуют переосмысления многих устаревших стереотипов и представлений относительно формирования рекреационной среды для детей.

Расслоение общества, появление потребности в выборе форм отдыха с учетом материальных возможностей и многие другие социальные причины способствуют появлению новых запросов в сфере досуга, что должно найти отражение в проектировании и эксплуатации рекреационных объектов.

Следует совершенствовать традиционные объекты со сложившейся планировочной структурой и искать более эффективные приемы планировки, с более совершенным режимом эксплуатации, соответствующим современным социальным, педагогическим, градостроительным тенденциям. Необходимы новые формы воплощения этих тенденций с изменением функционального содержания объектов рекреации. Расширение функционального содержания рекреационных объектов возможно при условии использования нетрадиционных приемов архитектурно - планировочной и ландшафтной организации объектов отдыха на новой социальной основе с решением всего спектра задач, связанных с их формированием.

Одним из путей нетрадиционного подхода к организации досуга населения в Украине может быть создание объектов нового типа с многоцелевым функциональным назначением, с богатой палитрой различных видов отдыха, соответствующих новым рекреационным запросам.

Таковыми новыми объектами рекреации могут стать детские железные дороги Украины с системой совершенствования рекреационной среды в зоне их влияния.

# РАЗДЕЛ 1. ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ДЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В УКРАИНЕ

## 1.1. Развитие формирования детских железных дорог в Украине

В Украине в настоящее время функционирует 9 детских железных дорог. Они создавались в различные исторические периоды.

- **Днепропетровск**

**Малая Приднепровская детская железная дорога (бывшая Сталинская):**

**Открыта:** 6 июля 1936 года;

**Длина:** 2 км, кольцевая;

**Расположена** в парке им. Глобы (Чкаловский парк);

**1 станция:** Пионерская (ранее были 2 станции: Комсомольская и Пионерская (ранее Жовтенья) **1 платформа** Депо им.Чкалова);

**Искусственные сооружения:** 2 тоннеля, переезд;

**Подвижной состав:** 2 тепловоза ТУ2-134, ТУ2-172, вагоны РАFAWAG. 2- и 4-осные вагоны постройки ДВРЗ, ранее были паровозы ЮП-3-01 и ЮП-4-95 (серии 159).

Инициаторами строительства Днепровской детской железной дороги стала молодежь Днепровского паровозоремонтного завода (ДПРЗ). Днепровские школьники с энтузиастом взялись за проектирование своей дороги, и очень скоро эскизный вариант был готов. Окончательный же проект на основе детских набросков был подготовлен студентами Днепровского института инженеров транспорта (ДИИТ). Весной 1936 года молодежь города на субботниках начала строительство детской дороги.

Главный путь длиной около 2 км окружал пруд и площадку аттракционов в парке имени Чкалова (ныне парк имени Глобы). Частично он прошёл на месте узкоколейки, построенной предпринимателями для обслуживания посетителей Южно-русской областной сельскохозяйственной, промышленной и кустарной выставки 1910 года.

Над прудом, по эстакаде, проходила одна из аллей парка. В насыпи этой эстакады для пропуска линии ДЖД было построено два тоннеля, получившие имена А.С. Пушкина и В.В. Маяковского. На маршруте было две станции - Жовтенья (после войны переименована в Пионерскую).

На обеих станциях были построены деревянные здания вокзалов. На станции Комсомольск в здании вокзала разместилось управление дороги.

Характерная для СССР 1930-х годов общая нехватка узкоколейных локомотивов сказалась и на детской дороге. Получить серийный паровоз для нужд ДЖД не удалось. Единственным реальным выходом из этой ситуации была постройка паровоза своими силами из подручных средств. Эту работу взяла на себя молодежь ДПРЗ. В очень короткие сроки они собрали локомотив из того, что удалось найти: котел взяли от ширококолейного маневрового паровоза, экипажную часть (кроме рамы), цилиндры и движущий механизм - от старого паровоза, списанного с ближайшей узкоколейки. Будку, раму и тендер пришлось изготовить прямо на паровозоремонтном заводе. Построенный паровоз получил обозначение ЮП-3-01 ("Юный Пионер").

Из-за малого радиуса кривых на дороге, придуманной детьми, "стального коня" пришлось оборудовать нехарактерной для отечественных узкоколейных паровозов бегунковой осью - без неё локомотив мог легко сойти с рельсов в кривых. С пассажирскими вагонами в те времена было несколько проще, но и их, из-за нестандартного габарита, пришлось строить по специальному проекту. Шесть деревянных 12-местных двухосных вагонов было построено на субботниках молодежью Днепропетровского вагоноремонтного завода. (Впоследствии вагончики послужили прототипом для подвижного состава Мелитопольской и Ростовской ДЖД. Два из них до сих пор можно увидеть в Днепропетровске.)

6 июля 1936 года состоялось торжественное открытие Малой Сталинской железной дороги - второй ДЖД в СССР после Тбилисской. На момент открытия дорога была оснащена ничуть не хуже самых передовых "взрослых" магистралей. На станции Комсомольск имелся радиоузел, оборудованный патефоном. Юные пассажиры даже могли воспользоваться действующей между станциями телеграфной связью.

Довольно быстро детская дорога была оснащена собственной любительской коротковолновой радиостанцией - предметом восхищения всего населения нашей страны в 1930-е годы. Рядом с депо была организована метеостанция. По отзывам современников, Днепропетровская ДЖД производила куда более серьезное впечатление, нежели ее предшественница - Тбилисская ДЖД.

В 1938 году Малая Сталинская получила в подарок новый паровоз серии 159. Так же, как и первый, самодельный паровоз, он был сразу же переименован в "Юный Пионер" и получил обозначение ЮП-4-12.

Во время Великой Отечественной войны детская железная дорога не работала. За время оккупации Днепропетровская ДЖД была практически уничтожена. Однако в отличие от других детских дорог, сильно пострадавших в годы войны и не возрожденных после Победы, она была восстановлена. Вос-

становлению дороги придавалось особое значение. Его можно смело назвать важной политической акцией с очень большим пропагандистским эффектом. Открытие ДЖД должно было стать видимым примером возвращения города к мирной жизни.

В пути детской железной дороги отсутствовало более 95% рельсов, во многих местах разрушена насыпь, уничтожены почти все водопропускные трубы, полностью сожжены оба вокзала, от здания депо осталась лишь кирпичная коробка без крыши. Уцелели оба тоннеля, но и они требовали серьезного ремонта. Не меньше пострадал и подвижной состав. Паровоз ЮП-3-01 - вероятно, был признан немецкими инженерами непригодным к серьезной эксплуатации. Его фашисты бросили прямо на территории дороги, предварительно изуродовав так, что восстановлению он уже не подлежал. Второй паровоз - ЮП-4-12 серии 159 - был вывезен немцами в неизвестном направлении, и разыскать его следы не удалось. Вагоны с детской дороги также были вывезены. Отступающие в спешке фашистские войска далеко увезти их не успели, и вагоны удалось вернуть на ДЖД. После небольшого ремонта их можно было использовать и дальше.

Восстановительные работы на самой дороге начались в октябре 1944 года. Большей частью приходилось всё строить заново. Но, несмотря на сложности со строительными материалами и рабочей силой (военное время!), работы продвигались очень быстро. Взамен утраченных локомотивов дороге был выделен паровоз серии 159, получивший на дороге обозначение ЮП-4-95. (Этот паровоз проработал на ДЖД до конца 1980-х годов, а последний раз был растоплен в 1996 году, в день 60-летия дороги.

29 октября 1944 года на Днепропетровской детской железной дороге было возобновлено регулярное пассажирское движение. Сложные условия, в которых происходило восстановление дороги, давали о себе знать. К моменту открытия движения на дороге не успели построить капитальные здания вокзалов. Юные железнодорожники вынуждены были заниматься в стесненных условиях депо. Не успели также оснастить дорогу средствами СЦБ, а поэтому сигналы светофора переключались тумблером, независимо от положения стрелок. Только в 1949 году, после сдачи в строй капитального здания вокзала на станции Пионерская дорогу оснастили полуавтоматической блокировкой, на одном из перегонов, и электрожезловой сигнализацией, на остальных двух. На станции имени Чапаева было смонтировано широко применявшееся на "больших" дорогах, но очень необычное для ДЖД устройство - механический жезлообмениватель системы инженера Носоненко. Оно позволяло организовать безостановочный пропуск поездов по станции, что и было вскоре реализовано - в расписании Малой Сталинской появились скорые поезда, проходя-

щие станцию имени Чапаева без остановки. Конечно, в условиях ДЖД жезло-обмениватель был не особенно нужен (при таких габаритах и скоростях можно было передавать жезлы и вручную, даже без помощи жезлоподавателя).

Одновременно с вокзалом на станции Пионерская по всей дороге было построено шесть кирпичных стрелочных постов. В 1954 году на ДЖД поступили два полумягких 36-местных цельнометаллических вагона постройки Днепропетровского вагоноремонтного завода. Они имели электроосвещение и центральное отопление от паровоза, что, вкупе с весьма мягкими зимами, позволило эксплуатировать детскую железную дорогу круглый год. В середине 1950-х годов Днепропетровская ДЖД была единственной, не прекращавшей работать и зимой. И это рассматривалось, как передовой опыт. Инструкторы многих других детских дорог приезжали в Днепропетровск для ознакомления с ним.

В 1957 году вся дорога была оснащена релейной полуавтоматической блокировкой. Еще три года полуавтоблокировка и электрожезловая система продолжали использоваться поочередно, а с 1960 года "жезловка" для организации движения поездов больше не применялась.

В 1958 году на Малой Сталинской началась «дизельная эпоха». Дорога получила свой первый тепловоз - ТУ2-172 и несколько пассажирских вагонов РАFAWAG. Так как старые и новые вагоны имели разные конструкции сцепных устройств, тепловозы оборудовали сразу двумя типами ударно-упряжных приборов: с одного конца тепловоза - цепным с центральным буфером, для новых вагонов, и винтовой стяжкой с двумя боковыми буферами, для старых - с противоположной стороны.

С конца 1961 года Малая Сталинская железная дорога стала именоваться Малой Приднепровской. В 1972 году из локомотивного депо Таллин - Вяйке на Малую Приднепровскую поступил еще один тепловоз - ТУ2-134. С этого момента паровоз и старые вагоны стали ходить все реже и реже. Большую часть времени они находились в депо, а основную работу выполнял новый подвижной состав.

В 1970-е годы обсуждался проект удлинения кольца ДЖД на юго-восток, на всю территорию парка. Это позволило бы увеличить протяженность дороги до 3-3,5 км. К сожалению, этот проект реализован не был, и по сей день никаких существенных улучшений технического оснащения дороги не было.

В конце 80-х - начале 90-х годов XX века началась реконструкция депо. По проекту старый корпус подлежал сносу, а на его месте планировалось построить новый. Как ни прискорбно, из-за распада СССР и последовавшего за этим кризиса, финансирование работ прекратилось практически сразу после

выполнения первого этапа реконструкции - сноса старого здания. С тех пор весь подвижной состав отстайвается под открытым небом.

В 1996 году, вскоре после последней растопки в день 60-летия дороги, паровоз был передан в собственность одной из украинских туристических компаний, специализирующейся на организации паровозных ретро - туров. И сейчас паровоз, полвека проработавший на Днепропетровской ДЖД, можно увидеть на узкоколейке в Брошнине, в Выгоде.

В 2001 году днепропетровскими архитекторами был разработан новый проект депо а точнее целого учебно-оздоровительного комплекса на месте бывшего цеха. Комплекс включает в себя собственно депо с мастерскими, большой учебный корпус, летнее кафе и корпус для лечебно-оздоровительных мероприятий. Путь детской железной дороги должен пройти по тоннелю под центральной частью здания. Но реализация этого проекта так и не началась.

В заключение, следует подчеркнуть, что Днепропетровская ДЖД и в 1950-е годы, работала не только летом, но и зимой. Зимний эксплуатационный сезон открывается в конце декабря и закрывается 13 января, одновременно с окончанием зимних каникул. Летний же сезон начинается строго на Пасху и продолжается до конца августа.

- **Донецк**

- Малая Донецкая ж. д. имени В.В. Приклонского.**

- Открыта:** 24 ноября 1936, 19 мая 1972 года;

- Расположена** в парке им. Ленинского Комсомола;

- Длина:** 2,1 км (было 2,9 км);

- 3 станции:** Пионерская, Шахтерская, Победа (закрыта);

- Подвижной состав:** тепловозы ТУ2-023, ТУ2-038, ТУ7-2734, ТУ4-2822, 5 вагонов ПВ51. Ранее были: тепловозы ТУ3-038, ТУ2-040, 7 вагонов РАФАВАГ;

- Сооружения:** локомотивное депо;

- СЦБ:** станционная маршрутно-релейная централизация.

История Донецкой ДЖД начинается с 1972 года, и мало кто знает о том, что на самом деле детская железная дорога появилась в Донецке (тогда еще Сталино) намного раньше. Первые упоминания о ней относятся к 1936-1937 году.

Электрифицированная Малая Южно-Донецкая железная дорога имени С.М. Кирова протяженностью около километра открылась 24 ноября 1936 года. По всей видимости, линия ДЖД была кольцевой, а главная станция находилась на месте нынешнего летнего театра. На дороге курсировало несколько пассажирских электропоездов, по конструкции напоминавших трамвай. К сожалению, просуществовала она очень не долго. Летом 1941 года, с началом



Великой Отечественной войны, дорога была закрыта, в войну разрушена и после Победы не восстанавливалась.

К идее возрождения детской дороги вернулись по прошествии почти тридцати лет. Первоначальным проектом предусматривалось строительство линии протяженностью около 9 км: от центра города до Путиловки. К сожалению, по техническим причинам проект пришлось существенно упростить. В итоге остановились на варианте строительства ДЖД от парка имени Ленинского Комсомола до поселка Ивановка, примыкающего к черте города: При этом, главную станцию - Пионерскую - разбили в парке, а вторую - Шахтерскую - в Ивановке. На обеих станциях было сооружено по две пассажирские платформы и, весьма серьезные по меркам ДЖД, здания вокзалов, а на станции Шахтерская - еще и локомотивное депо для трех тепловозов. Очень удобным для обслуживания ДЖД оказалось и то, что к тупику станции Шахтерская примыкает ширококолейный подъездной путь шахты имени Ф. Кона. Благодаря этому, доставка подвижного состава с детской железной дороги на ремонт в депо и обратно не составляет особого труда.

В таком виде ДЖД и открылась 19 мая 1972 года. На тот момент парк подвижного состава включал тепловозы ТУ2-023, ТУ2-040 и ТУ3-038, а также семь цельнометаллических пассажирских вагонов РАФАВАГ.

Вскоре после открытия Донецкой ДЖД, ее филиалом стала расположенная неподалеку Макеевская ДЖД.

1981 году тепловоз ТУ3-038 был списан. Несколькими годами позже дорога получила еще один тепловоз - ТУ2. По случайному совпадению он тоже имел номер 038. Между 1982 и 1986 годами семь выработавших свой ресурс польских вагонов были заменены пятью отечественными ПВ 51.

Примерно тогда же детская железная дорога была оснащена автоблокировкой с наложением АЛСН на перегоне и маршрутно-релейной централизацией на обеих станциях.

Во второй половине 1980-х годов со стороны станции Пионерская был достроен еще один перегон длиной около 750 м. Эксплуатационная длина Донецкой ДЖД увеличилась почти до 2,9 км. Новая конечная станция Победа размещалась на самом краю парка имени Ленинского Комсомола. Ее тупик упирался в оживленную городскую магистраль - проспект Мира. Вероятно, из соображений экономии, ни вокзала, ни поста дежурного по станции строить не стали, все стрелки станции Победа были включены в систему электрической централизации Пионерской. Даже выходные светофоры Победы были не мачтовыми, как на остальных станциях, а карликовыми. Тем не менее, эта реконструкция была прогрессом. На новом перегоне было оборудовано два не охраняемых переезда с автоматической переездной сигнализацией.

К сожалению, не удалось осуществить вторую часть проекта реконструкции, предусматривающую строительство тоннеля и вагонного депо на перегоне Пионерская-Шахтерская. Следует отметить, что проект был интересен. В подножии прилегающего к линии ДЖД террикона угольной шахты предполагалось соорудить двухпутный тоннель, главный путь которого служил для пропуска поездов, а боковой, тупиковый - для отстоя вагонов. Оба портала планировалось оснастить воротами, как это было сделано на Запорожской ДЖД.

Через несколько лет после открытия нового перегона, в конце 1980-х годов, движение по нему было закрыто - из-за сложной экономической обстановки в стране детская дорога вынуждена была перейти в режим экономии. Лишь в 1995 году ситуация начала улучшаться. Снова открылось движение на перегоне Пионерская-Победа; капитальному ремонту подвергся единственный работоспособный на тот момент тепловоз - ТУ2-023. Но благополучие было недолгим. Уже к началу 2000-х годов руководство Донецкой магистрали потеряло всякий интерес к детской железной дороге. Снова закрылся (и постепенно пришёл в упадок) перегон Пионерская-Победа; прекратила работать автоблокировка на перегоне Пионерская-Шахтерская и электрическая централизация на станции Шахтерская (теперь стрелки переводятся курбелем); многие светофоры были разломаны и разграблены. Очень странно выглядит на станции Пионерская сочетание маршрутно-релейной централизации и не включенных в ее систему ручных стрелок, ведущих в депо. Почти полностью разобран на запчасти тепловоз ТУ2-040.

В те же годы перестал работать и филиал Донецкой ДЖД в Макеевке. В Донецк был перевезен тепловоз ТУ7-2734. В сентябре-октябре 2005 года из Макеевки в Донецк был перевезен и второй тепловоз - ТУ4-2822, но и ему применения, не нашлось.

В 2003-2004 годах окончательно пропала надежда на восстановление перегона Пионерская - Победа - на месте станций Победа построена гостиница "Виктория".

Протяженность линии Донецкой ДЖД вновь составила 2,1 км. При таком отношении местных властей и руководства Донецкой железной дороги нельзя исключить возможности закрытия этой ДЖД в ближайшем будущем, что совершенно недопустимо.

- **Запорожье**

**Запорожская детская железная дорога имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта П.Р. Поповича.**

**Открыта:** 19 мая 1972 года;

**Длина главного пути:** 8,6 км;

**Полная эксплуатационная длина:** 9,4 км;

**1 станция и 7 пассажирских платформ;**

**Искусственные сооружения:** тоннель длиной 80 м;

**Подвижной состав:** тепловозы ТУ7А-3108, ТУ2-136, ТУ2-144, вагоны ПВ51, 1 грузовая платформа; ранее были паровоз К-4-456, тепловоз ТУ2-077, 10 вагонов РАFAWAG, 1 грузовая платформа.

Проектирование детской железной дороги было поручено молодым сотрудникам проектных институтов Промстройпроект и "Титан". К концу ноября 1972 г. проект дороги в целом был готов. Параллельно шли и подготовительные работы на площадке будущей ДЖД.

В феврале 1972 года насыпь была уже почти готова. Строили ее на субботниках школьники и молодежь города. Вполне в духе 1970-х годов Горком комсомола объявил месячник по сбору металлолома для приобретения рельсов. Запорожские школьники собрали его более полутора тысяч тонн – количество, поражающее воображение. Весь собранный металлолом пошел на "пионерскую плавку", а вырученные средства действительно были направлены на нужды строительства ДЖД.

В марте 1973 года молодежь города, под руководством специалистов Запорожской дистанции пути, приступили к укладке верхнего строения пути. Тогда же началось строительство вокзала и двухстойлового локомотивного депо размером 50x12 м. К середине мая все строительные работы были закончены. На этот момент было уложено 3,46 км пути на песчаном балласте, устроено три станции: Жовтневая (в переводе с украинского - Октябрьская), Спортивная, Юные Чапаевцы и одна промежуточная платформа Пионерская.

Станция Жовтневая получила свое название по имени района города, где она располагалась, станция Юные Чапаевцы - в честь одноименной молодежной диверсионно-разведывательной группы, действовавшей в тылу врага на острове Хортица на Днестре (ныне в черте города Запорожья). Третья станция получила название Спортивной, потому что рядом с ней планировалось построить большой детский спортивный комплекс. (К сожалению, эти планы так и не были реализованы).

На детскую железную дорогу были доставлены тепловоз ТУ2-077 (работавший с 1957 по 1966 год на Рижской ДЖД), паровоз К4-456 (проект Ш4), подаренный дороге коллективом Запорожского электровозоремонтного завода и пять цельнометаллических пассажирских вагонов РАFAWAG.

Торжественное открытие первой очереди Запорожской детской железной дороги состоялось 19 мая 1972 года. На митинге присутствовало руководство Приднепровской железной дороги. Ровно в 14 часов со станции Жовтневая

отправился первый поезд. Вел его юный машинист, ставший впоследствии начальником локомотивного депо Запорожье-П.

На дороге было пущено два состава со скрещением по станции Спортивная. Но, поскольку на момент открытия дороги никаких средств СЦБ на перегонах смонтировано не было, организация движения поездов осуществлялась лишь по телефонной связи. Несколько позже была внедрена электрожелезнодорожная система.

Детская железная дорога расположилась, хоть и в промышленном районе города, но на живописном берегу Гребного канала. Главная станция ДЖД - Жовтневая - находится всего в пяти минутах ходьбы от вокзала Запорожье-1 и остановки общественного транспорта. Потому очень скоро дорога стала излюбленным местом отдыха горожан. Уже за первые шесть месяцев с момента открытия по ней было перевезено более 57 тысяч пассажиров. В 1973 году эта цифра удвоилась. Увеличилось и количество юных железнодорожников. Если в 1972 году на ДЖД занималось лишь 50 детей, то с 1973 года их количество превысило 900 (а на сегодняшний день – более 2 тысяч). Осуществлялись работы по реконструкции депо.

Возникла необходимость замыкания линии ДЖД в кольцо с целью исключения операций по обгону и перецепке локомотива, а значит повышению безопасности работы. В то же время такое решение практически полностью исключило бы маневровую работу - важную составляющую учебно-практического курса. Но, при проектировании второй очереди был найден компромисс - линия ДЖД замыкалась, но конечная станция оставалась тупиковой. В процессе проектирования было найдено очень интересное решение: на примыкающем к станции Жовтневая полуторакилометровом участке параллельно было проложено два пути - один вел на кольцо, другой - обратно. И хотя этот участок нельзя в полной мере назвать двухпутным (фактически это было два независимых подхода к станции Жовтневая), визуально создавалась иллюзия двухпутной магистральной железной дороги. (Последующая многолетняя практика показала правильность этого решения. В дни обращения на дороге двух составов они встречались именно на этом участке, что вызывало неопишуемый восторг, как у пассажиров, так и у самих юных железнодорожников.)

В мае 1974 года под руководством специалистов 5-й и 14-й дистанций пути Запорожского отделения Приднепровской дороги молодежь города приступила к укладке пути второй очереди ДЖД. Но если при строительстве первой очереди использовались легкие рельсы типа Р24 (лишь в некоторых местах Р33), с трудом выдерживающие тепловоз ТУ2, то при строительстве второй очереди решено было применить более тяжелые рельсы марки Р43. На

новом участке было дополнительно сооружено три остановочных пункта, еще одна платформа была построена на действующем участке первой очереди. Станцию Юные Чапаевцы решено было переименовать в станцию 30 лет Победы, а название Юные Чапаевцы присвоить следующей за ней платформе. Остальным же платформам были присвоены названия Обелиск Славы (позже - Обелиск), Комсомольская, Гребной канал.

В том же 1974 году детская железная дорога получила в свое распоряжение еще один тепловоз ТУ2 пять пассажирских вагонов РАФАВАГ и две грузовые платформы. Платформы периодически использовались не только для хозяйственных поездов, но и для коммерческих грузовых перевозок - в дни соревнований на гребном канале детская железная дорога использовалась для доставки спортивного инвентаря.

Торжественное открытие второй очереди детской железной дороги состоялось 17 мая 1975 года. Но к этому моменту не были готовы еще постройки на новых станциях. Их сооружение началось лишь в августе 1975 года и завершилось к 10 мая 1976 года. Тогда же были построены и новые капитальные здания на станциях первой очереди (кроме Жовтневой). Помимо технического усовершенствования дороги развивалась и культурная сфера. В дополнение к духовому оркестру в 1974-1975 годах на дороге появился вокально-инструментальный ансамбль, кино- и фотокружок, кружок железнодорожного моделизма, несколько спортивных секций.

В сентябре 1976 года на станции Жовтневая Запорожской ДЖД открылся зооуголок с клетками для зверей и редких птиц, привезенных из заповедника Аскания-Нова. С годами этот зооуголок превратился в настоящий большой зоопарк, до сегодняшнего дня - единственный в Запорожье. Причем, дети принимают самое активное участие в уходе за его питомцами.

18 марта 1977 года Совет юных железнодорожников Запорожской ДЖД обратился к дважды Герою Советского Союза лётчику-космонавту Павлу Поповичу с просьбой дать разрешение на присвоение его имени детской железной дороге. Через некоторое время согласие было получено, но на преодоление бюрократических препятствий ушло несколько месяцев. Лишь 28 декабря 1977 года Запорожской ДЖД решением обкома ЛКСМУ официально было присвоено имя Павла Романовича Поповича.

В самом конце 1970-х годов вторые пути на станциях Спортивная и 30 лет Победы были демонтированы. Фактически они стали платформами, но еще несколько лет по традиции продолжали именоваться станциями. (Сейчас о существовавшем когда-то путевом развитии напоминает лишь полуразрушенная вторая платформа на Спортивной и выходной светофор на 30 лет Победы, стоящий теперь против направления движения поездов.) Тогда же доро-

га была оснащена полуавтоматической блокировкой, а локомотивный парк ДЖД пополнился ещё одним тепловозом ТУ2.

В 1982 году Запорожская ДЖД стала лауреатом премии Ленинского комсомола. Но и эта награда была не единственной у Запорожской ДЖД. Она неоднократно становилась победителем всесоюзных конкурсов ДЖД и обладателем звания "Правофланговая ДЖД". Многие воспитанники Запорожской ДЖД были удостоены медалей и дипломов ВДНХ.

В 1983-84 годах началось переоснащение дороги. Взамен изношенных вагонов РАФАВАГ дорога получила несколько новеньких пассажирских вагонов ПВ51. Впоследствии, все польские вагоны были выведены из эксплуатации. Часть из них сняли с тележек и еще несколько лет использовали в качестве складских помещений зооуголка на станции Жовтневая, а два были отправлены на Евпаторийскую ДЖД.

Летом 1984 года на станции Жовтневая был сдан просторный четырехэтажный учебно-лабораторный комплекс. В нем разместились помещения для работы существующих кружков и открылись новые - танцевальный, хоровой и т.д. В оформлении интерьеров учебного корпуса принимал участие народный художник Украины Владимир Симчук.

В самом конце 1980-х годов началось строительство микрорайона Южный. У местных властей стали зреть планы закрытия ДЖД, но энтузиастам удалось отстоять свое детище. По плану одна из улиц и трубопроводы, связывающие новый микрорайон с остальной частью города, должна была пересечь линию ДЖД между станцией Жовтневая и платформой имени Володи Литяги. Из соображений безопасности от сооружения переезда отказались, а улицу решили пропустить над линией ДЖД.

В 1990 году рядом с локомотивным депо был отсыпан искусственный холм, в основании которого прорыт тоннель длиной 80 м, а поверху проложена автомобильная дорога. На обоих порталах тоннеля установлены металлические ворота, а сам тоннель используется для ночного отстоя состава. Так были решены сразу три проблемы - создание транспортного коридора до нового микрорайона, обеспечение сохранности подвижного состава и повышение интереса детей к ДЖД.

В середине 1990-х годов Запорожская ДЖД получила в свое распоряжение еще один тепловоз – ТУ7А-3108, ставший на сегодняшний день основным локомотивом.

Весной 2002 года, к 30-летию Запорожской ДЖД, была проведена реконструкция всей дороги. Во многих местах был переложен путь, полностью заменены платформы на большинстве остановочных пунктов, отремонтированы станционные постройки. К сожалению, в том же году дороге пришлось рас-

статься с тепловозом ТУ2-077, открывавшим движение по ней 30 лет назад. За годы эксплуатации тепловоз успел полностью износиться, и его восстановление стало экономически нецелесообразно. После его списания локомотивный парк Запорожской ДЖД составляет два тепловоза ТУ2 с электропередачей и один тепловоз ТУ7А с гидравлической передачей.

В 2004 году из-за неисправности рельсовых цепей и необходимости больших финансовых вложений в их проверку и ремонт руководство ДЖД вынуждено было отказаться от использования на перегоне полуавтоматической блокировки. Движение поездов снова осуществляется по жезлам. Безусловно, это большой шаг назад, но остается надеяться, что в ближайшем будущем проблема будет решена.

Следует отметить, что Запорожская ДЖД - одна из немногих детских дорог, движение поездов по которой продолжается и зимой.

Здесь постоянно ведутся поиски по улучшению организации отдыха детей в зоне влияния железной дороги. Целенаправленно осуществляется профориентационная работа со школьниками.

- **Киев**

- Малая Юго- Западная железная дорога.**

- Открыта:** 2 августа 1953 года;

- Длина:** 2,8 км;

- Расположена** в ПКиО "Сырецкий" (ПКтаВ "Сирецкий");

- 3 станции:** Пионерская, Яблонька, Вишенка (бывшая Техническая);

- Искусственные сооружения:** виадук высотой 19,6, длиной 100 метров;

- Подвижной состав:** паровоз Гр-336 (ЮП-336), 2 тепловоза ТУ7А-3192, ТУ7А-3197, 4 вагона РАFAWAG. Ранее были: тепловозы ТУ 1-001 и ТУ2-021, шесть деревянных пассажирских вагонов;

- СЦБ и связь:** двухсторонняя полуавтоматическая блокировка, телефонная и диспетчерская связь между станциями, станции радиофицированы.

Впервые идея строительства детской железной дороги возникла еще в 1935-1936 годах. После опубликованного 8 октября 1935 году в газете "Пионерская правда" призыва тифлиских юных железнодорожников последовать их примеру проекты подобных дорог появлялись по всей стране. Не стал исключением и Киев. Проект предусматривал строительство трехкилометрового пути, двух станций, депо, водонапорной башни, двух мостов и тоннеля. Парк подвижного состава должен был состоять из паровоза, тепловоза, электровоза и девяти вагонов различных типов. Интересной особенностью этого проекта была его комплексность. Помимо детской железной дороги планировалось построить образцово оборудованные детские шоссеобразные дороги и небольшой

## Днепропетровск



## Запорожье



## Донецк



### Планировочная структура детских железных дорог

Условные обозначения: ——— - пути Д.Ж.Д.  
----- - участок пути, существовавший с 1954 до конца 1960-х  
————— - участок пути построенный в ходе реконструкции



детский речной порт с примыканием ДЖД. К сожалению, эта великолепная идея так и не была реализована.

Второй раз идея строительства Киевской детской возникла уже после войны. Ее обсуждение началось летом 1950 года. Дорогу предлагалось построить на окраине города, на пустыре в районе печально известного Бабьего Яра, во время войны ставшего местом гибели сотен тысяч киевлян, ополченцев и советских военнопленных. Не в последнюю очередь именно такое мрачное соседство привело к тому, что споры о месте строительства ДЖД продолжались в течение двух лет. Только в 1952 году было принято окончательное решение о начале строительства ДЖД.

Сооружение дороги велось методом народной стройки. В нем принимали участие железнодорожники Киевского узла, рабочие и служащие промышленных предприятий города, студенты институтов, учащиеся техникумов и школ. Много сделали для ДЖД курсанты Киевской технической школы, Святошинской школы паровозных машинистов, учащиеся строительного техникума МПС. Подготовкой шести деревянных пассажирских вагонов занялся коллектив Киевского вагоноремонтного завода, а рабочие паровозного депо Киев-Пассажирский переоборудовали для детской дороги паровоз Гр-336. По краю ходового мостика были установлены перила, а на крыше паровозной будки – световой фонарь как на магистральных ширококолейных паровозах. Поменялось также и обозначение паровоза: из Гр-336 он был переименован в ЮЗ-336 (Юный Зализничник - Юный Железнодорожник), а впоследствии в ЮП-336 (Юный Пионер).

К открытию дороги была построена петля длиной 1,9 км. В том месте, где сходились обе ее ветви была сооружена станция Техническая. Помимо одного главного пути на ней имелся обгонный путь и один тупик со смотровой канавой. На самой же петле имелось две платформы без какого бы то ни было путевого развития, но, тем не менее, гордо именовавшиеся станциями - Спортивная (к началу 1960-х годов переименованная в Яблоньку) и Пионерская. Последняя из них считалась главной станцией ДЖД.

2 августа 1953 года, в День железнодорожника, по Малой Юго-Западной прошел первый поезд.

Но это было лишь открытие первой очереди Киевской ДЖД. В день первой годовщины Малой Юго-Западной, протяженность детской железной дороги увеличилась более чем в полтора раза.

В этот же период был сооружен виадук для пропуска линии второй очереди через овраг. Это было грандиозное инженерное сооружение. Его длина составляет около 100 м, а высота 19,5 м - почти с пятиэтажный дом.

## Киев



## Луцк



## Львов



## Планировочная структура детских железных дорог

Условные обозначения:

———— - пути Д.Ж.Д.

- - - - - участок пути, существовавший с 1954 до конца 1960-х

———— - участок пути построенный в ходе реконструкции

С открытием нового участка увеличилось и количество станций. К существовавшим ранее станциям добавилась новая — Комсомольская. На ней не было разворотного треугольника, из-за чего паровоз так и продолжал ходить через рейс тендером вперед. В остальном же путевое хозяйство Киевской ДЖД той поры можно считать образцовым. На пути имелась разметка, выполненная в соответствии со всеми требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог и Инструкции по сигнализации. Кроме пикетных и километровых столбов были установлены даже указатели уклонов и радиусов кривых, знаки начала и конца торможения.

Движение по дороге осуществлялось по электрожезловой системе. На станции Пионерская - главной станции ДЖД - был установлен семафор с компенсатором и тросовым дистанционным приводом из помещения дежурного по станции.

В конце 1950-х годов дорога получила в свое распоряжение ТУ 1-001 - один из двух построенных тепловозов этой серии, послужившей прототипом для ТУ2. А несколькими годами позже ещё один тепловоз - ТУ2-021. Примерно тогда же старые деревянные вагоны были заменены цельнометаллическими вагонами РАFAWAG.

В конце 1960-х годов началась застройка района Волейкив. В связи с этим встал вопрос о необходимости переноса детской железной дороги. Проект новой линии, в районе ВДНХ, не нашел поддержки у местных властей, поскольку для его реализации потребовалась бы вырубка 1400 деревьев, что для города было недопустимо. И тогда было принято решение о сохранении ДЖД на прежнем месте, но со значительным укорачиванием. Не позднее 1972 года (а скорее всего - еще до 1969 года) участок линии от виадука до станции Комсомольская и сама Комсомольская были разобраны, а на их месте построена больница. Аллею, по которой проходила ДЖД и фрагменты ее насыпи до сих пор можно увидеть на территории больницы. Оставшийся участок пути сразу за мостом замкнули в кольцо. В этом месте образовался короткий, но весьма ощутимый уклон. Протяженность линии сократилась до 2,8 км. При этом движение поездов осуществлялось как по большому, так и по малому кольцу. В 1986 году движение поездов по малому кольцу было закрыто, а путь использовался только для отстоя подвижного состава.

В середине 1980-х годов началось обновление парка подвижного состава Киевской ДЖД. Дорога получила четыре пассажирских вагона ПБ51. Но, из-за слишком низкого уровня комфорта в сравнении с вагонами РАFAWAG, новые прослужили не долго. В 1991 году с Камбарского завода прибыло два тепловоза ТУ7А (номера 3192 и 3197). При этом на тепловозе ТУ7А-3192 обнаружился заводской дефект дизеля, из-за чего тепловоз несколько лет простоял

на запасных путях. В 1992 году тепловоз ТУ 1-001 выполнил свой последний рейс и тоже встал на прикол.

В 1993 году в связи с социальными экономическими особенностями развития Украины, Киевская ДЖД из-за недостаточного финансирования оказалась на грани закрытия. Штатное расписание сократилось до трех человек. Только благодаря усилиям начальника дороги и энтузиазму оставшихся инструкторов ее удалось спасти от закрытия. Через некоторое время работавший со дня открытия дороги паровоз Гр-336 был выкуплен фирмой «Джерело» для катания иностранных туристов, что совершенно недопустимо.

В новогоднюю ночь 31 декабря 1998 года на станции Пионерской произошел пожар, в результате которого полностью были уничтожены станционные постройки - деревянный вокзал 1950-х годов.

В 1999 году была разобрана станция Яблонька и сдан в металлолом уникальный тепловоз ТУ 1-001, который так и не удалось сохранить для истории. Зимой 1999-2000 годов "охотники за цветными металлами" добрались и до тепловоза ТУ2-021, почти полностью разграбив его.

Лишь в 2001 году "черная полоса" для Киевской ДЖД закончилась, и дела постепенно наладились. Удалось восстановить ТУ2-021, в обслуживающее тепловозы ДЖД локомотивное депо Дарница был доставлен резервный тепловоз ТУ2-165, который и сейчас стоит на ширококолейной платформе. К началу сезона 2001 года была восстановлена станция Яблонька, на станции Техническая (переименованной в Вишенку) началось строительство депо. В 2002 году вновь открыто движение по малому кольцу после его реконструкции. Весной 2003 года началось строительство капитального здания вокзала на станции Пионерская.

В мае 2005 года, во многом благодаря усилиям бывшего юного железнодорожника 1950-х годов Анатолия Стеценко, на Киевскую ДЖД вернулся паровоз Гр-336. Тот самый, что открывал движение здесь более полувека назад. Он прошёл серьезный ремонт в локомотивном депо Щорс, в ходе которого, кроме всего прочего, приобрёл очень необычную для паровозов ярко-красную раскраску.

Сейчас паровоз используется в регулярном пассажирском движении по выходным и праздничным дням.

- **Луцк**

**Открыта** 8 ноября 1954 года;

**Расположена** вдоль речки Сапалаевки;

**Длина** 1,5 км;

**Остановочные пункты:** 2 станции (Росинка, Водограй);

**Подвижной состав:** тепловоз ТУ2-097, ТУ7А-3094,2 вагона РАFAWAG. Ранее были: паровозы 11-751, К4-614, тепловозы ТУЗ-033, ТУ2-149.

Строительство малой Луцкой железной дороги началось в 1952 году, но вскоре было приостановлено из-за отсутствия финансирования. Несмотря на это, в городе продолжали работать кружки юных железнодорожников. В сентябре-октябре 1954 года более 10 тысяч школьников и молодежи приняли участие в субботниках на строительстве детской дороги. Активное участие в ее строительстве приняли сотрудники и юные железнодорожники другой детской дороги - Малой Ровенской.

К моменту открытия дороги в небольшом парке на берегу реки Сапалаевки было проложено полтора километра пути с двумя станциями на концах: Луцк-Пионерская и Молодогвардейская. На главной станции (Луцк-Пионерская) было возведено двухэтажное кирпичное здание вокзала, сохранившееся до сегодняшнего дня. На первом этаже его разместились технические кабинеты, а на втором - кабинеты начальника дороги, дежурного по станции и диспетчера. Здание стоит на высоком склоне, поэтому со стороны города виден только верхний этаж. Соответственно, входя в вокзал со стороны города, пассажиры сразу попадают на второй этаж. Из расположенного на нем зала ожидания на платформу ведут две красивые лестницы по обе стороны фасада.

8 ноября 1954 года в 12 часов 20 минут, под звуки духового оркестра, со станции Луцк-Пионерская отправился первый поезд. Вел его юный машинист, ученик 8 класса железнодорожной школы № 38.

Вскоре после открытия дороги несколько тяжеловесное название станции Луцк-Пионерская было заменено более простым - Пионерская.

На момент открытия дорога располагала двумя четырехосными деревянными пассажирскими вагонами (один - с открытой площадкой, другой - с закрытыми тамбурами), одной четырехосной грузовой платформой и одним локомотивом 11-751.

В 1962 году деревянные пассажирские вагоны были заменены двумя цельнометаллическими вагонами РАFAWAG. В 1970-1971 году начался перевод Луцкой ДЖД с паровой тяги на тепловозную. Дорога получила свой первый тепловоз - ТУЗ-033. И уже в 1972 году он стал основным локомотивом, а паровоз был списан. Но проработал ТУЗ на Луцкой ДЖД недолго. Вскоре дорога получила второй тепловоз - ТУ2-149. Некоторое время дорогу обслуживало два тепловоза, но уже в 1976 году ТУЗ-033 был списан, а ТУ2-149 в одиночку продолжал водить поезда до 1998 года. В настоящее время поезда водит тепловоз ТУ2-097, приписанный к депо Ковель.

До 1975 года движение поездов на Луцкой ДЖД осуществлялось по электрожелезнодорожной системе. В качестве сигнальных устройств использовались семафоры. Все стрелки на обеих станциях ручные безбалансирные, оснащены замками Наталевича, обеспечивающими ключевую зависимость стрелок и сигналов. С 1975 года на смену семафорам пришли светофоры, на перегоне смонтирована полуавтоматическая блокировка. В 1997 году введена в действие поездная радиосвязь.

В 1992 году станции детской железной дороги переименованы: Пионерская в Росинку, Молодогвардейская в Водограй (что в переводе на русский язык означает Водопад).

К сожалению Луцкая ДЖД расположена в зоне затопления речки Сапалеевки. После продолжительных дождей уровень воды в реке повышается, и пути ДЖД оказываются под водой. В этих случаях движение поездов отменяется.

#### • Львов

**Открыта** 18 мая 1951 года;

**Расположена** в Стрыйском парке;

**Длина** 1.2 км (ранее 1.85 км);

**2 станции:** Паркова, Сонячна (ранее именовались Комсомольская, Пионерская); до 1976 года была третья станция Детский городок;

**Подвижной состав:** тепловозы ТУ2-087, ТУ3-039,4 вагона РАФАВАГ, крытый грузовой вагон. Ранее были: паровоз К4-027, тепловоз ТУ3-040,4 двухосных деревянных пассажирских вагона, 3 грузовых вагона;

**СЦБ и связь:** полуавтоблокировка, ключевая зависимость стрелок и сигналов.

Строительство детской железной дороги началось по инициативе управления Львовской железной дороги при поддержке городских и областных властей. Проектированием дороги занимался трест Дорпроект Львовской ж. д. Строительство дороги велось очень быстрыми темпами методом народной стройки.

При строительстве дороги использованы остатки существовавшей на этом месте, еще во времена Австро-Венгрии, парковой узкоколейной железной дороги, проходившей по территории так называемой Восточной ярмарки. До сих пор на станциях детской железной дороги можно увидеть австрийские стрелочные переводы начала века с очень необычными для наших железных дорог острьяками и безбалансирными стрелочными станками.

На момент открытия протяженность дороги составляла 1.85 км. Имелось три станции - Комсомольская, Пионерская и Детский городок (Комсомольська, Піонерська, Дитяче містечко).

В начале 60-х годов на станции Комсомольская было возведено локомотивное депо на три стойла с хорошо оснащенными мастерскими. В 1976 году в связи с реконструкцией Стрыйской улицы были разобраны станция Детский городок и прилегающий к ней перегон, что значительно ухудшило организацию отдыха детей. Протяженность детской железной дороги при этом сократилась до 1.2 км. Решение об укорачивании детской железной дороги было несколько поспешным и необдуманным. Даже после расширения улица Стрыйская проходит в десятке метров от бывшей насыпи ДЖД, а из тупика станции Сонячна хорошо видна парковая аллея, идущая как раз по этой насыпи. Вероятно, при желании можно было найти какое-то компромиссное решение, позволявшее и расширить улицу, и сохранить прежнюю длину ДЖД.

После распада СССР станции ДЖД были переименованы Комсомольская в Паркову (Парковую), а Пионерская - в Сонячну (Солнечную).

В первые годы работы детской железной дороги парк подвижного состава был представлен одним паровозом К4-027, четырьмя двухосными деревянными пассажирскими и тремя грузовыми вагонами.

В конце 60-х - начале 70-х годов подвижной состав дороги был обновлен - ДЖД получила в свое распоряжение новые цельнометаллические вагоны РАFAWAG и тепловозы ТУ2-087, ТУ3-039, ТУ3-040. На детской дороге тепловоз ТУ2-087 получил весьма необычное оформление, сделанное по мотивам стандартной раскраски первых выпусков ширококолейного электровоза ВЛ8.

Некоторое время в середине 80-х годов на Львовской ДЖД применялась несколько необычная технология вождения поездов. К поезду с обоих концов прицеплялось по тепловозу ТУ3 и с конечной станции поезд возвращался без обгона локомотива.

В 1989 году тепловоз ТУ3-040 был списан, и сегодня ТУ3-039 остался единственным на территории бывшего СССР тепловозом этой серии, эксплуатация которого продолжается до сих пор. Осознавая уникальность этой машины, руководство детской железной дороги уделяет особое внимание ее сохранности. В настоящее время ТУ3-039 используется лишь в особых случаях - по праздникам и по спецзаказам. В основном для вождения поездов используется ТУ2-087.

- **Ровно**

**Ровенская детская железная дорога:**

**Открыта** 9 мая 1949 года;

**Полная эксплуатационная длина:** 2.5 км;

**Длина главного пути:** 2 км;

**2 станции:** Партизанская и Озерная;

**Расположена** на берегу реки Устья;

**Подвижной состав:** тепловоз ТУ2-137,2 вагона Рапига, 2 грузовые платформы. Ранее были: паровозы Н.1476, Н.1572 и К4-471, тепловоз ТУ3-034, 2 деревянных пассажирских вагона;

**Искусственные сооружения:** мост, путепровод, водопропускная труба;

**СЦБ и связь:** полуавтоблокировка, локомотивная радиосвязь, стрелочная, межстанционная связь.

Проектирование дороги началось в 1948 году. Строительство ее вели путейцы ПЧ-7 Ковельской железной дороги, которым на воскресниках помогали жители города. Торжественное открытие Малой Ровенской железной дороги состоялось 9 мая 1949 года. Линия ДЖД с двумя тупиковыми двухпутными станциями проходит по левому берегу реки Устья. Станция Партизанская расположена в самом центре города, вблизи моста, по которому главная улица Ровно - Соборная - пересекает реку. Вторая станция - Озерная (до 1991 года - Пионерская) - на берегу озера Басов Кут. Управление дороги размещается на станции Партизанская.

На маршруте детской железной дороги имеется несколько искусственных сооружений - мост, водопропускная труба. Подвижной состав дороги в год открытия включал паровоз Н.1572 (Коломенский завод, тип 86), два деревянных пассажирских вагона III класса постройки Коломенского завода и две грузовые платформы. В 1957 году на смену Н.1572 пришел паровоз К 4-471, полученный с Карагандинской узкоколейки МПС.

В 1973 году подвижной состав дороги был обновлен - получены тепловоз ТУ3-034 и цельнометаллические пассажирские вагоны РАFAWAG (1960 года выпуска). Паровоз К4-471 сдан в металлолом, деревянные пассажирские вагоны - списаны и разобраны.

В 1982 году с Гайворонского тепловозоремонтного завода получен тепловоз ТУ2-137 (1957 года выпуска), а выработавший свой ресурс ТУ3-034 вместе с двумя вагонами РАFAWAG передан в распоряжение лагеря отдыха детей железнодорожников «Экспресс». Сейчас в этих вагонах оборудованы учебные классы.

В настоящее время подвижной состав дороги включает в себя тепловоз ТУ2-137, 2 вагона РАFAWAG (состав «Юний залізничник») и 2 грузовые плат-



формы. К открытию в 1949 году перегон ДЖД оборудовали электрожелезнодорожной системой, обустроили межстанционную, стрелочную связь и дикторское вещание на станциях. В 1970 году устройства СЦБ и связи модернизированы - построены релейная полуавтоматическая блокировка, межстанционная, диспетчерская, стрелочная телефонная связь, локомотивная радиосвязь, станции радиофицированы.

Эксплуатационный сезон - с начала мая по конец августа. В этот период движение поездов осуществляется по субботам, воскресеньям и праздничным дням. Отправление первого поезда со ст. Партизанская в 11:00 и далее каждый час, до 18:00. С начала октября по конец апреля юные железнодорожники, сформированные в две единые смены, проходят обучение специальностям. В планах руководства дороги строительство локомотивного депо.

- **Ужгород**

**Малая Львовская (Закарпатская, Ужгородская детская) железная дорога:**

**Открыта:** в 1947 году;

**Длина:** 1.2 км;

**Расположена** - начинается от Театральной площади (за концертным залом), проходит через Ботанический сад, заканчивается в городском парке;

**2 станции:** Молодежная, Парк;

**Подвижной состав:** тепловоз ТУ2-018, 2 пассажирских вагона ПВ51. Ранее были: паровозы 490.037, К4-452, ЮЗм-336, тепловозы ТУ2-074, ТУЗ-042, вагоны Пафаваг, 1 грузовой вагон.

Детская железная дорога в Ужгороде была построена в 1947 году. Путь ДЖД проходит по правому берегу реки Уж. Начинается она на Ботанической (в те годы Пионерской) набережной, прямо за городским концертным залом, проходит по краю ботанического сада и заканчивается в городском парке, где находится станция Парк. Главная станция, на которой размещается управление дороги и учебные классы, находится у концертного зала и именовалась в те годы Сталинской.

При строительстве ДЖД широко применялся путевой материал с других узкоколеек Закарпатья, построенных еще во времена Австро-Венгрии. До сих пор на станциях детской железной дороги можно увидеть австрийские стрелочные переводы начала века с очень необычными для наших железных дорог остряками и безбалансирными стрелочными станками.

Почти каждую весну пути ДЖД затапливало во время половодья. Для предотвращения оползней во время ливней и наводнений, рядом со станцией Сталинской имелась подпорная стена длиной около 50 метров. Из-за тесноты

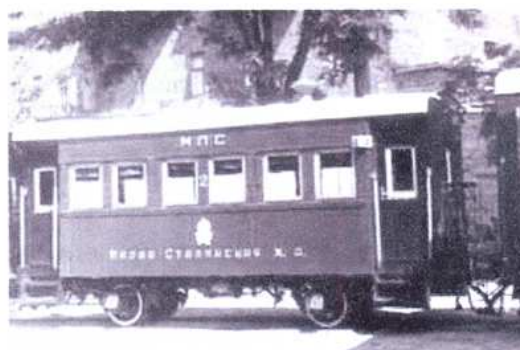
## Ровно



## Ужгород



Паровоз ЮП-4-95 в Выгоде.  
Фото из А. Порева, 29 июня 2004 года.



Двухосный пассажирский вагон.  
Фото из личного архива А.К. Филиппова, П.А. Стрелкова, 1957 год.

## Планировочная структура детских железных дорог. Характеристика транспортных средств.

Условные обозначения:

- - пути ДЖД.
- - участок пути, существовавший с 1954 до конца 1960-х
- - участок пути построенный в ходе реконструкции

на набережной не удалось построить обгонный путь непосредственно у перрона станции Сталинская. В результате, сама пассажирская платформа находится у тупика, а обгонный путь сделан примерно в 100 метрах от перрона (см. схему путевого развития). В связи с этим весьма необычна и технология маневров на станции. В 50-е годы поезд с пассажирами останавливался на двухпутном участке станции, локомотив обгонял состав, после чего осаживал его вагонами вперед до пассажирской платформы. Высадка пассажиров из поезда осуществлялась после завершения маневров. Впоследствии, из соображений безопасности, отказались от выполнения до высадки пассажиров. Теперь после прибытия поезда на станцию и высадки пассажиров, локомотив без отклонения по стрелкам, по главному пути, осаживает состав на двухпутный участок станции.

Первые годы существования Ужгородской ДЖД по ней курсировал поезд из трофейного паровоза 490.037 венгерской постройки (0-4-0, MAVAG, Будапешт, 1942, фаб. номер 5258) и нескольких деревянных двухосных вагонов с открытыми тормозными площадками.

В те годы движение поездов на перегоне осуществлялось по электрожелезнодорожной системе. А на станции была организована ключевая зависимость стрелок и сигналов. В качестве сигнальных устройств использовались семафоры.

По четвергам на детской железной дороге проводились учения для отработки действий всех служб ДЖД в различных нестандартных ситуациях: при выходе из строя электрожелезнодорожной системы, при перерыве всех видов связи, при обнаружении неисправности пути, требующей остановки поезда и т.д.

В середине 50-х годов старый подвижной состав детской железной дороги был списан, а взамен получены паровоз К4-452, тепловоз ТУ2-018 и цельнометаллические пассажирские вагоны Раймад польской постройки. Через несколько лет станция Сталинская была переименована в Пионерскую.

В середине 60-х годов серьезной реконструкции подверглись средства СЦБ дороги. На смену электрожелезнодорожной системе пришла полуавтоматическая блокировка, вместо семафоров были смонтированы светофоры. При этом, стрелки на обеих станциях так и остались ручными. В 50-е - 60-е годы на Ужгородской ДЖД было четыре стрелочных поста (по два на каждой станции). Все они были размещались в отдельных помещениях. С 80-х годов оборудование стрелочных постов весьма необычно - здание стрелочного поста отсутствует как таковое, а все оборудование поста смонтировано внутри стандартного релейного шкафа.

В середине 60-х годов старое здание вокзала на станции Пионерской было разобрано и построено новое, которое используется до настоящего времени.

Впоследствии парк подвижного состава ДЖД пополнился тепловозами ТУ2-074, ТУ3-042 и цельнометаллическими пассажирскими вагонами ПВ51 постройки Демиховского машиностроительного завода. К сожалению, когда именно это произошло, и когда были списаны два вышеназванных локомотива, нам достоверно установить не удалось. В настоящее время парк подвижного состава ДЖД включает лишь тепловоз ТУ2-018 и два вагона ПВ51.

В 1991 году, после распада СССР и объявления независимости Украины, станция Пионерская вновь была переименована в Молодежную. В 1996 и 1998 годах дорога очень сильно пострадала от наводнений, но была быстро восстановлена и летний сезон отработала как обычно.

## 1.2. Опыт эксплуатации Малой Южной железной дороги

- **Харьков**

- Малая Южная дорога.**

- (Малая Южная (Харьковская) железная дорога).**

**Открыта:** 8 ноября 1940 года, **восстановлена:** 5 августа 1945 года;

**Длина:** 3,6км;

**Расположена** - ведет из ЦПКиО им.М.Горького в лесопарк в северной части города;

**2 станции** - Парк, Лесопарк, **1 платформа** Мемориал;

**Сооружения** - локомотивное депо, два моста, путепровод;

**Подвижной состав** - тепловозы ТУ2-054, ТУ7А-3198, 6 пассажирских вагонов Rafawag, 6 пассажирских вагонов ПВ51.1, грузовой вагон;

**Ранее:** паровозы ЛК83-01 (серия Yu 83). ЛК-159-02 (серия 159), Кв4-039, тепловоз ТЭУ-3-001 (ТУ2-125), 12 вагонов (2 состава по 6 вагонов "Орленок" и "Пионерский").

В 1936 г. в г. Харьков было предложено несколько проектов трассировки детской железной дороги.

Наиболее серьезными из них были два. Согласно первому из них дорога должна была пройти по саду имени Т.Г.Шевченко, от здания ветеринарного института до входа в зоопарк. По второму проекту дорога должна была пройти кольцом вокруг стадиона Дворца пионеров на Динамовской улице.

Однако было принято правильное решение, в соответствии с окончательным вариантом предусматривалась трассировка железнодорожного пути на участках "парк им. Горького – Лесопарк", в природной среде с хорошими эстетическими и санитарно-гигиеническими условиями. Началась также подготовка кадров для обслуживания Малой Южной железной дороги.



Малая Южная Детская железная дорога.

1-3. Здание вокзала до реконструкции.

4. Здание вокзала после реконструкции.

5. Указатель главного входа.

6. Дети в вагоне.

7. Современный состав на территории Д.Ж.Д.



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

К осени 1940 года было построено примерно 1.5 километра пути, спроектированное архитектором Е. А. Лымарем здание вокзала на станции Парк, паровозное депо, мосты и другие сооружения. 8 ноября 1940 года состоялось торжественное открытие ДЖД.

Для перевозки пассажиров использовался один состав из паровоза "ЮП" и нескольких пассажирских вагонов. (К сожалению, истинный тип и номер паровоза остался неизвестен). 22 июня 1941 года началась Великая Отечественная Война. Из-за реальной угрозы захвата Харькова фашистскими войсками Детская железная дорога закрылась, проработав всего несколько месяцев. Эвакуировать подвижной состав с детской дороги не удалось. Паровоз был разобран. Поскольку летом 1941 года вся страна еще надеялась на скорое завершение войны, снятые с паровоза детали были тщательно законсервированы и закопаны неподалеку от станции Парк. Оккупация Харькова оказалась существенно более длительной, чем ожидалось.

После освобождения Харькова, 23 августа 1943 года, детская железная дорога представляла собой руины. Здание вокзала на станции Парк оказался наполовину разрушенным – в нем отсутствовали почти все внутренние перегородки, просела крыша. Полностью сгорели паровозное депо и стрелочные мосты, оказался взорванным белый каменный мост. Из подвижного состава остался лишь остов единственного вагона, полностью выгоревший изнутри. Весной 1945 г. городские власти приняли решение о восстановлении ДЖД и продлении ее еще на два километра.

К июлю 1945 года работы были завершены: полностью отремонтировано здание вокзала и уложены новые обгонные пути на станции Парк, построено временное деревянное паровозное депо. Детской железной дороге передали один четырехосный и несколько двухосных пассажирских вагонов. Ввиду острой нехватки шпал, новый участок пути был уложен с существенно уменьшенной эпюрой шпальной решетки. Предполагалось, что это не мешает поездам ходить по новому участку, хотя и с жестким ограничением скорости.

Самой серьезной проблемой стало отсутствие паровоза. В результате продолжительных поисков, паровоз, работавший до войны на детской дороге, удалось разыскать на станции Коломак. Паровоз оказался сильно поврежден взрывом, уцелел лишь тендер. Восстановить этот паровоз было практически нереально, оставалось лишь искать ему замену.



Характеристика структуры кадров и территории Малой Южной железной дороги

Ни одного узкоколейного паровоза в окрестностях Харькова найти не удалось. В результате поиска Кишиневская железная дорога согласилась отдать один югославский паровоз Yu83 из депо Измаил. Единственный паровоз этого типа (83-040, зав. №5003, 1929 года постройки) попал в СССР во время Великой Отечественной войны в качестве трофея. Несовместимость Yu83 по запчастям с отечественными узкоколейными паровозами делала его эксплуатацию достаточно сложной. Тем не менее, других вариантов у Харьковской ДЖД не было. Паровоз перевезли в Харьков, капитально отремонтировали и он начал эксплуатироваться.

Полагающаяся перед открытием регулярного движения обкатка показала, что надежды строителей не оправдались - новый участок пути едва выдерживал нагрузку от поезда. После долгих колебаний было принято решение в день открытия восстановленной дороги, 5 августа 1945 года, все-таки пропустить один поезд по всей дороге, причем по новому участку он должен был пройти со скоростью не более 5 км/ч. В дальнейшем же поезда должны были ходить лишь по старому участку.

Так дорога проработала до 8 ноября 1945 года, после чего вновь закрылась на реконструкцию. За зиму в паровозном депо и между путями станции Парк были смонтированы водяные колонки, новый участок пути был перебран, в путь уложено предусмотренное стандартом количество шпал и балласта. Подвижной состав пополнился двухосным крытым грузовым (багажным) вагоном 1910 года постройки, который до сих пор можно увидеть в тупике на станции Парк.

Проведенная реконструкция позволила открыть движение по всей дороге в том виде, в каком оно осуществляется и сейчас. В 1948 году дорога получила 6 новых четырехосных пассажирских вагонов и автодрезину. В конце 40-х годов - еще один паровоз - серии 159, получивший обозначение ЛК-159-02. В 1951 году паровоз ЛК-83-01 был списан, а вместо него на дорогу передан венгерский паровоз К4-039, который проработал на ДЖД до 1990 года.

Начавшийся в середине 50-х годов перевод отечественных железных дорог с паровой тяги на дизельную и электрическую, не мог не сказаться на оснащении детской железной дороги. В 1957 году детская железная дорога получила в подарок от Харьковского завода транспортного машиностроения имени Малышева новый тепловоз ТУ2-125.





Вокзал ст. "Парк".  
Действующий макет Детской железной дороги.

Кабинет путевого хозяйства



Кабинет дежурного. Пульта управления станции "Парк".

Кабинет общего курса железнодорожников



Учебные классы Малой Южной железной дороги

Поскольку весь подвижной состав Харьковской ДЖД был оборудован винтовыми стяжками, а тепловозы ТУ2 выпускались лишь с цепным ударно-упряжным прибором, потребовалась небольшая доработка тепловоза, выполнил ее уже упомянутый ХЗТМ им. Малышева. Кроме того, на заводе тепловоз оснастили метельником во всю ширину кузова, сделавшим его непохожим на все остальные тепловозы ТУ2. Этот тепловоз получил обозначение ТЭУЗ-001 (читается «ТЭУ-три»).

В 60-х годах на смену деревянным пассажирским вагонам пришли четырехосные цельнометаллические вагоны, построенные польским заводом PAFAWAG. Причем, один или два вагона были мягкими. В начале 80-х годов дорога получила 6 цельнометаллических пассажирских вагонов ПВ51 постройки Демиховского машиностроительного завода, из которых был сформирован один состав ("Юність Південної" – "Юность Южной"). В то же время часть вагонов PAFAWAG была списана, а из оставшихся шести сформирован второй состав ("Україна" – "Украина").

По сложившейся на Харьковской ДЖД традиции новый подвижной состав сразу же подвергся модернизации: несколько вагонов ПВ51 было переоборудовано в мягкие, а концевые вагоны состава оборудованы винтовыми стяжками. (Нельзя не отметить интересную особенность составов Харьковской ДЖД: на обоих составах винтовыми стяжками оборудованы лишь концевые вагоны, а внутри состава используются обычные цепные ударно-упряжные приборы.)

В 1996-97 году сгорели постройки на станции Лесопарк. На их месте было возведено небольшое кирпичное здание кассы и навес. Рабочее место дежурного по станции Лесопарк решено было ликвидировать. Пульт-табло со станции Лесопарк установили в учебном корпусе на станции Парк, где он используется в качестве тренажера. Стрелки станции Лесопарк включен в электрическую централизацию станции Парк. Причем, одна из стрелок имеет удаленное управление со станции Парк, а вторая переводится вручную.

Часть стрелок на станции Парк имеет местное управление и переводится с пульта, расположенного в здании стрелочного поста рядом с депо. Сделано это, во-первых, из соображений безопасности, а во-вторых, для организации еще одного рабочего места.

Перегон Парк-Лесопарк разбит на три блок-участка и оснащен автоблокировкой с наложением АЛСН.

В конце 90-х годов на перегоне оборудован еще один остановочный пункт - платформа Мемориал.

Малая Южная оснащалась новой техникой. Для профессиональной ориентации детей были оборудованы различные кабинеты с наглядными пособиями, моделями, популярной литературой о транспорте.

В 1991 году построен новый двухэтажный учебный корпус.

С 1999 года и в следующее время постепенно проводится спланированная реконструкция детской железной дороги. Обновляются здания, сооружения, техническое оборудование.

Перегон Парк-Лесопарк разбит на три блок-участка и оснащен автоблокировкой и АЛСН. Управление стрелками осуществляется централизованно. В 2003 году Малая Южная была оборудована комплектом оборудования для компьютерного управления стрелками и сигналами. Теперь возможно управление, как с помощью обычного пульта, так и из ноутбука, установленного в помещении дежурного по станции Парк.

На сегодняшний день Малая Южная имеет современную учебную базу для полноценной профориентации работы с юными железнодорожниками: светлые учебные кабинеты с содержательными наглядными пособиями, учебной литературой и новой мебелью, современные рабочие места для прохождения рабочей практики, компьютерный класс на 10 рабочих мест на ст. Парк.

На детской железной дороге каждый год работает более 70 групп юных железнодорожников, в которых занимается свыше 1100 школьников. Учеба проходит по 11 основным специальностям железнодорожного транспорта. Учебный год начинается в ноябре и заканчивается в мае, когда юные железнодорожники, сдают своеобразный экзамен и получают допуск на прохождение учебно-производственной практики, во время которой они под присмотром инструкторов управляют процессом перевозок, работают проводниками, ревизорами, осуществляют маневровые работы и управляют локомотивами. А после занятий в железнодорожных кружках юные железнодорожники имеют возможность посетить действующие на протяжении учебного года факультативные занятия в 4 кружках: "Вычислительная техника на железнодорожном транспорте", "Художественный и промышленный дизайн", "Народное творчество", "Художественное моделирование одежды", занятия которые проводят инструкторы производственной учебы.

За 66 лет в кружках детской железной дороги прошли учебу свыше 60 тысяч школьников, многие из которых навсегда связали свою жизнь с железной дорогой, работают на Южной железной дороге и на других железных дорогах Украины. Ежегодно лучшие выпускники Малой Южной поступают на учебу в железнодорожные училища, в Харьковский техникум железнодорожного транспорта и Харьковскую Государственную академию железнодорожного транспорта.

С 2003 года ежегодно проводится обзор-конкурс на лучшую детскую железную дорогу Украины. Малая Южная четыре раза подряд побеждала и была награждена почетными дипломами и денежными премиями.

Ежегодно по инициативе руководства Южной железной дороги на детской железной дороге проводятся веселые массовые праздники, посвященные открытию летних перевозок, Дню Победы, Дню защиты детей, государственным праздникам - Дню независимости Украины, на которых выступают творческие коллективы Южной железной дороги города и города Харькова, проводятся забавные конкурсы и игры. Во время каждого праздника проходят благотворительные акции - бесплатное катание детей интернатов города Харькова и области.

Детская железная дорога «Малая Южная» - центр воспитания и подготовки будущих профессиональных кадров Южной железной дороги. Здесь ученики общеобразовательных школ, после изучения теоретического курса, на практике знакомятся с основными железнодорожными специальностями: проводника вагона, дежурного по станции, диспетчера, помощника машиниста и машиниста и другими.

Главным заданием педагогического коллектива детской железной дороги является:

- обеспечение развития естественных наклонностей и интересов детей;
- формирование у подростков добросовестного отношения к учебе и труду;
- проведение профориентационной работы на железнодорожные специальности среди учеников старших классов с перспективой последующей учебы в учебных заведениях железнодорожного транспорта и работы в структурных подразделениях Южной железной дороги;
- ознакомление юных железнодорожников с историей развития отечественных железных дорог, железных дорог других стран и с историей детских железных дорог;
- разработка и издание учебно-программной документации, методических пособий, рекомендаций относительно наглядных средств учебы.

С ноября 2006 года по март 2007 года в учебном корпусе детской железной дороги и в общеобразовательных школах работало 74 кружков, в которых училось 1111 человека.

По окончании теоретического курса учебы 1048 кружковцев допущено к прохождению учебно-производственной практики. Во время прохождения практики среди юных железнодорожников проводилось соревнование на звание лучшего по профессии по 11 основным железнодорожным специальностям. По итогам соревнования из числа юных железнодорожников определено 108 победителей.

В соответствии с учебным планом инструкторы производственной учебы осуществляли экскурсии по структурным подразделениям Южной железной дороги, метрополитена, технических музеев. На протяжении года юные железнодорожники посещали учебные заведения в дни открытых дверей, встречались с ветеранами труда, Великой Отечественной войны, с прежними воспитанниками Малой Южной, которые учатся и работают в железнодорожной отрасли.

С целью улучшения условий для творческого, интеллектуального развития детей, уважения к народным обычаям и национальным ценностям с января по май 2007 года с юными железнодорожниками проводились факультативные занятия в кружках:

- "Вычислительная техника на железнодорожном транспорте";
- "Художественный и промышленный дизайн";
- "Народное творчество – вышивание".

Воспитанники детской железной дороги приняли участие в открытии движения поездов, в праздниках Победы, Дня защиты детей, в Третьем Всеукраинском слете юных железнодорожников в г. Запорожье, в конкурсе детского рисунка на асфальте "Я рисую железную дорогу", в приветствии отличников учебы железнодорожных учебных заведений и молодых специалистов, ветеранов труда Южной и Малой Южной железных дорог. Юные железнодорожники Малой Южной осуществили поездки по обмену опытом на детские железные дороги городов Ужгорода, Запорожья, Днепропетровска.

На новые 2007-2008 учебные годы перед коллективом детской железной дороги поставлены следующие задания:

1. Проведение начальной профессиональной ориентации на железнодорожные профессии для учеников младших классов общеобразовательных школ.
2. Усовершенствование работы по профессиональной ориентации школьников старшего возраста на железнодорожные профессии с целью повышения качества их допрофессиональной подготовки.
3. Организация экскурсий учеников общеобразовательных школ на детскую железную дорогу и проведение с ними урока на тему: «Ознакомление с железнодорожным транспортом и правилами пользования им».
4. Организация смыслового досуга юных железнодорожников.
5. Разработка и издание учебно-программной документации, методических пособий, рекомендаций относительно наглядных средств учебы.

### 1.3. Детские железные дороги в дальнем и ближнем зарубежье

Одной из самых больших детских дорог в Европе является детская железная дорога, которая находится в западной части г. Будапешт, столицы Венгрии. Она представляет собой узкоколейную линию, проходящую в великолепной природной среде с разнообразными лесными и холмистыми ландшафтными картинами.

Ее часто называют самой большой детской игрушкой в мире, но это не совсем так. Дети в возрасте от 10 до 14 лет управляют движением и услугами в строгом соответствии с правилами, действительными на всех других железнодорожных линиях Государственной Железнодорожной Компании. Локомотивами управляют взрослые, а несущие службу дети работают под непрерывным контролем железнодорожных служащих. Дети также сами управляют semaфорами, продают железнодорожные билеты и информируют пассажиров.

Будапештская железная дорога не единственное такого рода учреждение, но она всегда была самой большой, самой популярной и самой серьезной во всем мире.

Железная дорога работает круглый год, за исключением понедельников с сентября по апрель. Поезда ходят с 9-и часов утра до 5-и часов вечера зимой и до 7-и часов вечера летом.

Маршрут детской железной дороги проходит через множество туристических достопримечательностей. Станции Нормафа и Вирагвёлдь находятся вблизи самого популярного в Будапеште места для катания на санках и лыжах в районе Нормафа. Со станции Вирагвелдь ведет красивая тропа к месту паломничества Маккошмария.

Эти объекты становятся особо популярными в зимнее время года. Во все времена года популярна экскурсия на гору Янош, она находится в пешеходной доступности со станции детской железной дороги "Гора Янош".

Гора Янош находится на самой высокой точке города, на высоте 529 м, на горе Янош стоит обзорная вышка названная в честь королевы Елизаветы, любимой венграми и правящей в XIX веке во время Австро-Венгерской Монархии. Тропа проходит мимо конечной станции канатной дороги в районе Зуглигет, с которой взору предстает прекрасная панорама города.

Маршрут детской железной дороги со станции Сепюхасне позволяет посетить национальный заповедник Будапешта. Это ближайший к городу заповедник, он находится непосредственно за его чертой. Звери здесь живут в своей естественной лесной среде. Желающие познакомиться с заповедником могут просить помощи экскурсовода. В лесах растут дуб, ясень и бук. Несмотря

на близость города и большое число туристов животный мир региона очень богат. Из птиц здесь встречаются филин, ястреб, грач.

Очень часто можно встретить белку или ежа. За пределами заповедника только следы говорят об их присутствии. С поезда иногда можно увидеть зверя покрупнее, лису, оленя или дикого кабана, прячущихся на звук локомотива.

Буквально в нескольких метрах от станции Сепюхасне находятся развалины средневекового монастыря. Его с удовольствием посещают дети.

Тропы в лесу ведут к обзорным вышкам на горе Харш. Отсюда взору открывается панорама города и окрестных холмов. Разнообразные туристические объекты, через которые проходит маршрут детской железной дороги, позволяет сделать отдых детей более содержательным.

Одной из лучших в СНГ является Минская детская железная дорога. Ее открытие состоялась 9 июля 19545 года. Полная длина: 4,5 км. Длина главного пути: 3,79 км. Она включает три станции: Парк культуры, Пионерская, Сосновый бор.

На момент открытия дороги имелось две станции: Парк культуры и Сосновый бор. Главной, с самым красивым вокзалом, стала станция Парк культуры, здесь юные железнодорожники учились, проводили торжественные мероприятия, принимали гостей. На ней была сооружена высокая посадочная платформа. На станции Сосновый бор был построен деревянный вокзал (к сожалению, он полностью сгорел в 1980-е годы). Позже была построена еще одна станция – Пионерская.

Протяженность главных путей дороги составила 3,79 км, а полная эксплуатационная длина после завершения строительства станции Пионерская - около 4,5 км.

В плане дорога напоминает гантель - на обоих ее концах сооружены разворотные петли. Такое решение было принято, видимо, с целью избежать строительства разворотных треугольников и кругов для паровозов. С одной стороны подобная конфигурация снижает время оборота состава, а с другой - лишает ребят возможности производить маневры для обгона локомотива на конечных станциях.

Дорога начинается в парке имени Челюскинцев и ведет в сосновый бор "Слепянский лес" на восточной окраине Минска. На станции "Сосновый бор" можно выйти подышать лесным воздухом, послушать птиц, насладиться контактом с природной средой. Средняя станция - Пионерская стала техническая, здесь проводится экипировка локомотивов и вагонов, их ремонт и подготовка к рейсам. Это единственная станция на дороге имеющая достаточно серьезное путевое развитие - пять путей, один тупик и восемь стрелочных переводов. На одном из путей оборудована смотровая канава.

В 1987 году дорога получила новый тепловоз ТУ7А-2782. Примерно тогда же вагоны РАFAWAG были заменены двенадцатью вагонами ПВ51. 23 июля 1987 года введена в эксплуатацию автоблокировка на перегоне и электрическая централизация на станциях. С этого момента по дороге начали курсировать два поезда со скрещением по станции Пионерская. В том же году произведён капитальный ремонт вокзала станции Заслоново, (Центральный парк), стены и полы здания выложены мрамором и гранитом. Реконструирован и капитально отремонтирован вокзал станции Пионерская - площадь здания увеличена в два раза, подведено центральное отопление.

В конце 1980-х годов разрабатывался проект реконструкции дороги. Этим проектом предусматривалось удлинение дороги и строительство еще одной станции Чудесная мельница с музеем мультипликации. Реконструкция должна была закончиться в 2000 году, к 40 - летию дороги. Однако дальше стадии рабочих чертежей дело не дошло. К сожалению это достаточно интересное решение пока не реализовано.

На детской железной дороге всегда насыщенными и интересными были занятия железнодорожников. На Всесоюзном конкурсе детских железных дорог Минская ДЖД выходила победителем несколько лет подряд. Сейчас на одной из станций ежегодно проходят выставки-конкурсы железнодорожного моделизма.

Одной из лучших в России является Кратовская детская железная дорога под Москвой. Она была открыта 2 мая 1937 года. Длина маршрута составляла 4,962 км.

Открытие летнего сезона 1941 года было намечено на 22 июня. Вместо него, собравшиеся на митинг юные железнодорожники слушали сообщение Совинформбюро о вероломном нападении фашистской Германии на СССР. Летом 1941 года детская железная дорога еще работала некоторое время, но ближе к осени все-таки была закрыта из-за начавшихся воздушных налетов.

Весной 1942 год юные железнодорожники откликнулись на призыв «Заменим отцов и братьев, ушедших на фронт» и приняли участие в строительстве и эксплуатации узкоколейных железных дорог Спецлестрансхоза Народного комиссариата путей сообщения в Бронницах, Фаустово, Хоботове. По этим веткам в течение всей войны осуществлялась доставка леса, необходимого для производства шпал на прифронтовые железные дороги.

За героизм и самоотверженный труд в годы войны трем юным железнодорожникам присвоено звание Героя Советского Союза, еще 12 - награждены медалями «За оборону Москвы». По окончании Великой Отечественной войны юные железнодорожники, опять же своими силами, приступили к восстановлению детской железной дороги. 14 июня 1945 года движение на ДЖД



было восстановлено, хотя полностью восстановительные работы завершились лишь летом 1947 года.

С этого времени длина главного пути дороги составил 3.8 километра, а полная эксплуатационная длина - 4.962 км (по данным на 1969 год). Впоследствии полная эксплуатационная длина несколько уменьшилась за счет того, что разворотные сооружения для паровозов были разобраны и превращены в тупики.

В 1972 году на Кратовской ДЖД закончилась эра паровозов. Последний из паровозов - Рп-771 был отставлен от работы, а вместо него из Шатуры получен тепловоз ТУ2-129. Еще несколько лет Рп-771 можно было увидеть на запасных путях станции Пионерская, а впоследствии он был сдан в металлолом.

В 1979 году на станции Пионерская построен учебно-лабораторный корпус и новая высокая платформа. В 1982 году на смену вагонам РАFAWAG пришли цельнометаллические пассажирские вагоны ПВ40 Демиховского завода, которые эксплуатируются до сих пор.

Осенью 2004 - весной 2005 года по инициативе управления Московской железной дороги прошла большая реконструкция Кратовской ДЖД. Главный путь ДЖД переложен на бетонных шпалах, полностью заменены все средства СЦБ, в том числе, смонтирована межстанционная оптоволоконная линия связи.

Взамен старых вагонов ПВ51 заводом «Метровагонмаш» по спецзаказу были построены новые, модели 20.0015. Для обеспечения сохранности нового подвижного состава, на месте второго пути станции Пионерская сооружен 70-метровый ангар. Все станционные постройки ДЖД и даже стрелочные посты облицованы сайдингом (цветными пластиковыми панелями), оборудованы современными пластиковыми окнами и дверями.

Обучение на Кратовской ДЖД проходят школьники 11-16 лет из 25 школ от Москвы до Конобеево. Полный курс обучения 4-5 лет. Сезон движения поездов начинается в июне и заканчивается в последнее воскресенье августа. Кроме того, на Малой Московской проходят летнюю практику учащиеся кружка Юных железнодорожников при Московском государственном университете путей сообщения ГМГУПС / МИИТ).

Во время Великой Отечественной войны детская железная дорога была закрыта. Паровозы передали на завод тяжелого машиностроения имени Куйбышева (ИЗТМ), а юные железнодорожники были приняты на работу в железнодорожный цех завода. В помещениях детской железной дороги разместились военкомат.

По окончании войны дорога начала работать вновь с 1947 года. Но разворотный треугольник на станции Солнечная к тому времени уже был разобран, и паровоз через рейс вел поезд тендером вперед.

К 1951 году существенной модернизации подверглись средства СЦБ и связи. На перегонах была смонтирована полуавтоматическая блокировка, а на станции Солнечная - радиоузел. Имелась также межстанционная телефонная связь. 4 августа 2002 года, в День железнодорожника, на станции Солнечная открылась первая очередь вокзального комплекса, построенного по проекту архитектора В. Распутина - современный учебный корпус, в котором разместились классы, библиотека и маленький, но очень интересный музей истории железных дорог России. Вторая очередь была сдана 5 июля 2003 года. Теперь вокзальный комплекс станции Солнечная может по праву считаться лучшим из построенных на детских железных дорогах России после войны.

В июне 2003 года был достроен новый вокзал станции Солнечная и две новые станции - Родники и Ангара, оборудованные электрической централизацией. К сожалению, пока на них нет еще никаких станционных построек.

С 5 июля 2003 Детской железной дороге Иркутска присвоено имя Георгия Игнатьевича Тетерского - почетного железнодорожника, руководителя объединенной Восточно-Сибирской и Красноярской магистрали с 1968 по 1979 год.

Сейчас на дороге одновременно курсирует два состава – "Сибирячек" и "Малый Байкал" из семи вагонов каждый. Вся дорога оснащена двусторонней автоблокировкой с наложением АЛСН. В ближайших планах строительство локомотивно-вагонного депо.

Одной из самых современных является детская железная дорога в г. Новосибирске, открыта 4 июля 2005 г.

Первый вариант проекта Новосибирской ДЖД был подготовлен во многом по образу и подобию Минской ДЖД: линия длиной около пяти километров с разворотными петлями на концах и минимальным путевым развитием станций. Большая часть линии должна была пройти по существующим противопожарным просекам. Причудливый изгиб в середине, вероятно, был обусловлен местными условиями и невозможностью спрямления трассы без серьезного ущерба для леса.

От реализации этого проекта пришлось отказаться. Устройство разворотных петель на конечных станциях потребовало бы вырубки большого количества деревьев, да и снижало бы качество обучения юных железнодорожников. Также из соображений экологической безопасности пришлось отказаться и от строительства локомотивного депо.

Во втором варианте проекта конечные станции стали тупиковыми и были оборудованы вторыми обгонными путями. В середине линии появился разъезд, позволяющий организовать движение двух поездов со скрещением на нем. Кроме того, если в первом варианте проекта прокладка линии ДЖД до зоопарка предусматривалась лишь во второй очереди, то в новом проекте она стала основной.

В третьем варианте проекта линия первой очереди ДЖД осталась практически такой же, как во втором варианте, лишь немного изменилась прокладка трассы перегона Ельцовский-Зоопарк. Зато схема второй очереди была изменена кардинальным образом. С ее вводом станция Спортивная перестает быть тупиковой, линия ДЖД по существующим дорожкам выходит из леса на берег реки Оби и далее по лесу до центрального входа в Заельцовский парк.

На станции Спортивная на свободной от леса площадке должен быть построен трехэтажный вокзально-учебный комплекс. На остальных остановочных пунктах ДЖД никаких капитальных строений проектом не предусмотрено, лишь легкие павильоны.

Из соображений экологической безопасности никаких работ по обслуживанию локомотивов проводиться на ДЖД не будет. Для ежедневного осмотра подвижного состава на станции Спортивная в естественной впадине сооружается эстакада длиной около 50 м. Для выполнения всех остальных регламентных работ локомотивы планируется вывозить на специально оборудованных трейлерах в базовое депо Новосибирск-Главный. Не предусмотрено на ДЖД и запаса горючесмазочных материалов. Заправка должна осуществляться из приезжающего автомобиля-заправщика, а весь запас топлива храниться в баках тепловозов. Кроме того, на станции Спортивная предусмотрен тупик для отстоя пожарного поезда, который будет находиться в постоянной готовности независимо от работы ДЖД.

Протяженность первой очереди ДЖД составляла 2,63 км, из них 1,26 км - перегон Спортивная-Ельцовский. Оба перегона оснащены двусторонней автоблокировкой. На маршруте имеется затяжной спуск крутизной 20%. Из соображений безопасности вести поезд на этом участке будут не юные машинисты, а взрослые машинисты-инструкторы.

По детской железной дороге, со скрещением по разъезду Ельцовскому, предусмотрено курсирование двух пассажирских составов, состоящих из тепловоза ТУ7А и пассажирских вагонов модели 20.0011. Два из трех запланированных тепловозов (ТУ7А-3338 и ТУ7А-3339) по спецзаказу построены на Камбарском машиностроительном заводе, и уже в июле 2004 года доставлены в локомотивное депо Новосибирск-Главный. Там им заменили штатные капоты самодельными, имитирующими паровозные котлы. Изготовление вагонов

было поручено заводу "Метровагонмаш" (г. Мытищи). Взяв за основу чертежи Демиховского машиностроительного завода, "Метровагонмаш" существенно модернизировал вагоны и летом 2004 года построил первую партию.

Но если с подготовкой подвижного состава для ДЖД дела шли более или менее хорошо, то со строительством самой дороги все оказалось гораздо сложнее, но все же детская дорога была открыта 4 июня 2005 г.

Почти все лето 2005 года по Новосибирской ДЖД курсировал только один состав. При этом поезд водили два тепловоза, прицепленные по обоим концам состава, это позволяло обойтись без маневров на конечных станциях. Разъезд Ельцовский поезда проследовали без остановок.

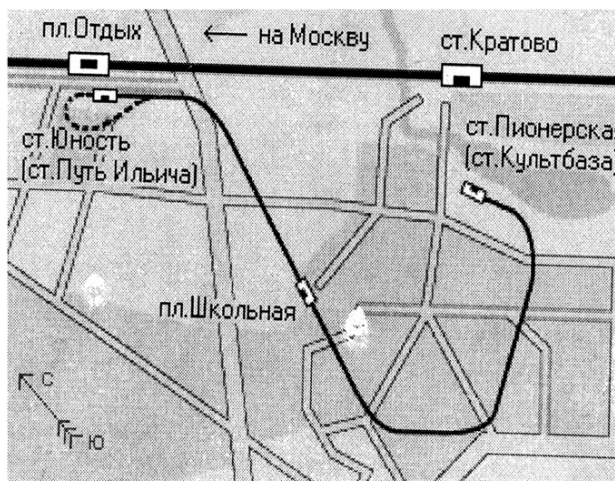
В конце июля 2005 года с завода "Метровагонмаш" поступило еще три пассажирских вагона, и на дороге было организовано движение двух поездов со скрещением по разъезду Ельцовский. Поездам присвоили названия "Юность" и "Сибиряк".

Осмотровая эстакада на станции Спортивная была продлена до 300 метров. По ней линия ДЖД прошла над автомобильной дорогой, ведущей в детский лагерь имени Константина Заслонова, и через лес вышла в пойму реки Обь. В нескольких местах путь проходит в выемках глубиной более трех метров. Для предотвращения оползания грунта здесь сооружены бетонные подпорные стенки. На пересечениях линии ДЖД с велосипедными дорожками были устроены небольшие велосипедные путепроводы, а на пересечении с улицей Сухарной - охраняемый переезд. Помимо того, построено два металлических моста длиной 24 и 72 метра, соответственно. Общая протяженность дороги теперь составляет 5,3 км.

К сожалению, пейзаж на новом участке пути далеко не всегда так же красив, как на первой очереди ДЖД. Часть линии проходит по широченной щебеночной насыпи совершенно унылого вида. Будем надеяться, что в будущем все это еще изменится. И первые шаги к этому уже сделаны. В некоторых местах оголившиеся от дерна участки грунта строители накрыли рулонными "канадскими" газонами.

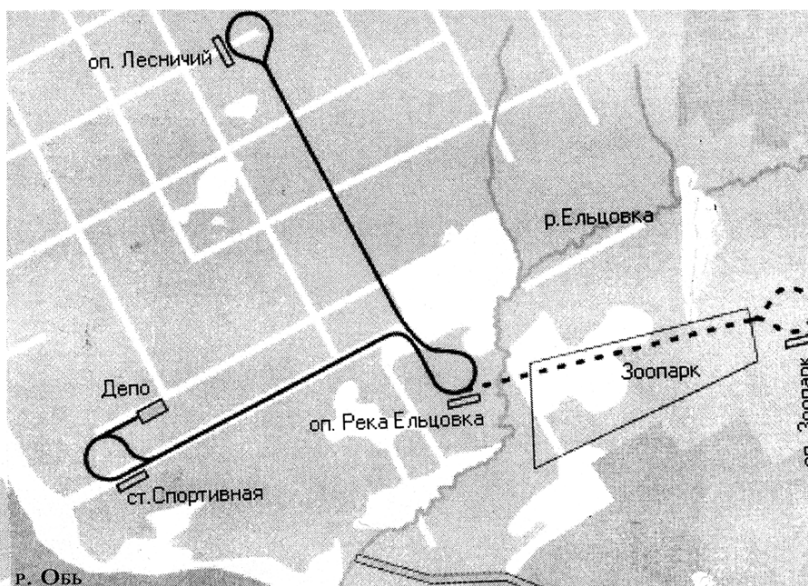
Новая конечная станция детской дороги - Заельцовский парк - оказалась в непосредственной близости от остановки общественного транспорта. Это сделало ее посещение более удобным для горожан. На станции имеется красивое круглое здание вокзала. Но для круглогодичной эксплуатации оно, к сожалению, не пригодно - между стенами сооружения и его ажурной крышей зачем-то оставлен зазор приблизительно в полметра.

Еще одним раздельным пунктом на новом участке стал разъезд Локомотив, получивший свое название от расположенной неподалеку одноименной спортивной базы. К моменту открытия второй очереди здесь построено два

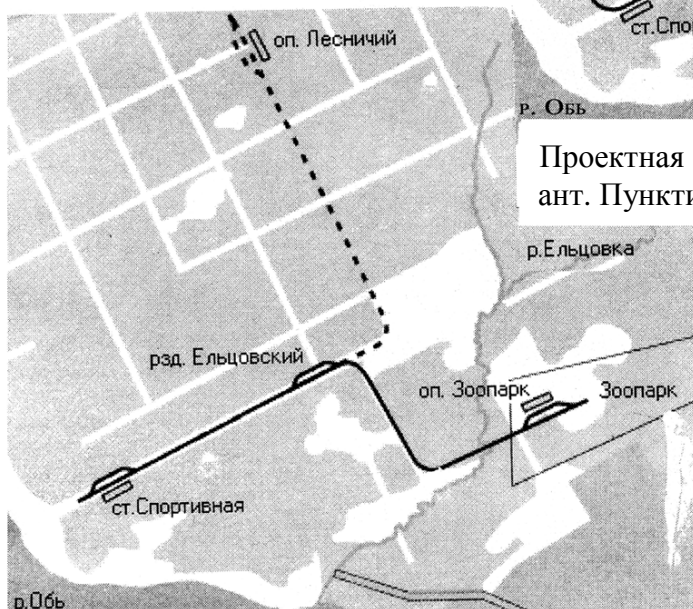


### Детские железные дороги России:

- 1 – Кратовская;
- 2 – Иркутская;
- 3 – Новосибирская /проектные варианты/.



Проектная схема Новосибирской ДЖД. Первый вариант. Пунктиром отмечена вторая очередь ДЖД



Проектная схема Новосибирской ДЖД. Второй вариант. Пунктиром отмечена вторая очередь ДЖД

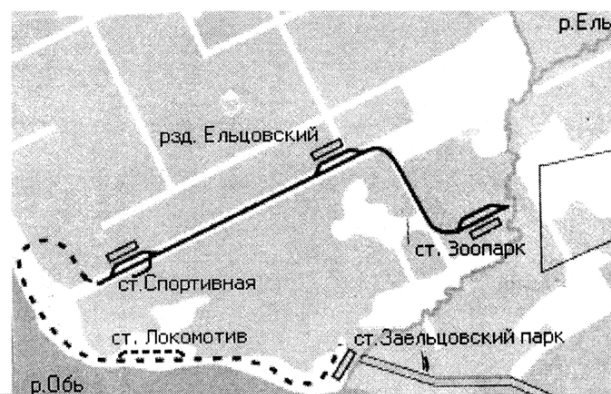


Схема Новосибирской ДЖД. Третий вариант. Пунктиром отмечена вторая очередь ДЖД

открытых бассейна, автогородок для квадрациклов, трек для катания на роликовых коньках и самокатах, две волейбольные площадки и кафе, благоустроен пляж. Новый оздоровительно-развлекательный комплекс вполне может стать излюбленным местом отдыха жителей Новосибирска, и тогда детская железная дорога станет особенно востребованной и посещаемой.

Открытие второй очереди Новосибирской ДЖД состоялось в День железнодорожника, 6 августа 2006 года.

Новосибирская ДЖД на сегодняшний день является одной из лучших по оснащению дорог России, наравне с Иркутской и Кратовской. Вложенные в ее строительство 250 миллионов рублей (около 9 миллионов долларов) не были потрачены зря.